STRASSENBAHN MAGAZIN 2



Bogestra vor 25 Jahren
Generationswechsel und Neuausrichtung

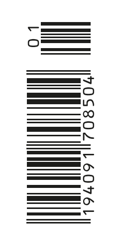


Nord-Süd-Tunnel Köln
So funktioniert die provisorische Linie 17

Februar 2016
€ 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



Großraumwagen V6/V7: Hamburgs letzte Typen

Vor einem halben Jahrhundert auf das Abstellgleis:

Die Straßenbahn in Regensburg

Die Straßenbahn im öffentlichen Verkehrsraum – ob Motorradfahrer und Radlerin wissen, wie lang der Bremsweg einer Tram ist? ULF LIEBERWIRTH

„pro Straßenbahn“

Eine Petition ist eine Bittschrift, ein Gesuchen an eine zuständige Stelle, bespielsweise eine Behörde oder eine Volksvertretung. Die Zulässigkeit von Petitionen ist ein allgemein anerkannter Bestandteil der demomokratischen Grundrechte jedes Bürgers.

Petitionen können alle Bestandteile des täglichen Lebens betreffen, mitunter ist auch die Straßenbahn ein Thema, wobei diese Petitionen pro- und contra-Standpunkte verdeutlichen können. Anlässlich der Stillegung der Leipziger Linie 9 nach Markkleeberg gab es eine Petition „pro Linie 9“, ebenso kämpfen Berliner Bürger per Petition um den Erhalt der Straßenbahnlinie 61 zwischen dem S-Bahnhof Friedrichshagen und Rahnsdorf-Waldschänke. Andere Gedanken haben Darmstädter Bürger, die sich mittels Petition gegen den Bau einer Straßenbahn zur Lichtwiese aussprechen und vor allem den Verlust alter Baumbestände befürchten.

Eine gesamtdeutsche Dimension hat hingegen die Petition „Vorfahrt der Straßenbahn“, initiiert in Halle (Saale) am 28. Dezember 2015) und als „offene Petition“ (www.openpetition/petition/online/vorfahrt-der-strassenbahn) noch bis zum 27. Juni 2016 unterzeichnet werden kann. Worum geht es in dieser bemerkenswerten Bitschrift? Seit der Neuordnung der Straßen-Verkehrs-Ordnung (StVO) im Jahre 1990 sind Strassenbahnen dem übrigens Verkehr gleichgestellt, Vorrang für Trams muss im jeweiligen Einzelfall durch Verkehrszeichen geregelt werden. Die Iniitiatoren der Petition fordern die Rückkehr zur alten Regelung, die der Straßenbahn ein Vorrecht im Straßenverkehr einräumt und belegt mit eindrucksvollen Zahlen die Probleme durch die Gleichstellung der Verkehrsteilnehmer. So benötige eine Straßenbahn bei einer Gefahrenbremsung von 50 km/h bis zum Stillstand rund 43 Meter, während ein PKW schon nach 14 Metern stehe – diese Gefahr wird auch von höherer Stelle bereits gesehen, so schrieb das Kammergericht Berlin in einem Urteil aus dem Jahre 2004 der Straßenbahn eine erhöhte Betriebsgefahr zu.

Hans Christian Küstenbrück als Initiator weist auch auf die steigende Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Straßenbahnen hin: So gab es in Berlin im Jahre 2013 327 Verkehrsunfälle (fast einer täglich). Ergebnis: ein Toter, 33 Schwerverletze und 125 leicht verletzte Personen – Ursache der Unfälle war oftmals Gedankenlosigkeit von Verkehrsteilnehmern, die den Bremsweg einer Straßenbahn einfach unterschätzten oder ihn dem eines Busse gleichsetzten. Die Forderung dieser Petition ist also einfach: „Straßenbahnen ist in jedem Fall die Vorfahrt zu gewähren“.



Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur

Generell Vorfahrt für die Straßenbahn – was halten Sie von dieser offenen Petition, die die Verkehrssicherheit erhöhen soll?
Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)

Inhalt

Betriebe



Titelmotiv

Tw 37 mit Beiwagen an der Einfahrt in die Ausweiche am Regensburger Domplatz: Bis 1944 war dies der zentrale Umsteigepunkt für drei der vier Linien

HANS V. ENGELEN/GERAMOND



RUBRIKEN









Fahrzeuge



Geschichte

STRASSENBAHN im Modell

Glühwein-Express in Potsdam

Auch im diesjährigen Winter waren vielerorts historische Straßenbahnen im Sonderverkehr unterwegs, so auch in Potsdam: Am 13. Dezember 2015 war der Gotha-Dreiwagenzug in elfenbeinfarbener Lackierung und drei roten Zierstreifen an der Stirnfront als „ViP Glühwein-Express“ zwischen Kirschallee und Hauptbahnhof eingesetzt und wurde von Bodo Schulz schon erwartet. Hier ist die Garnitur in der Friedrich-Ebert-Straße unterwegs, im Hintergrund das Nauener Tor. Der Zug bestand aus dem Triebwagen 109 (Waggonbau Gotha, Typ T2-64) und den Beiwagen 214 und 218. Die Glühwein-Express-Fahrten werden in Kooperation zwischen der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH und dem Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V. (DVN) durchgeführt.




Hauptbahnhof
OS
109
109



Probleme bei Silberpfeilen und im Wehrhahntunnel

Bei der Rheinbahn ist der Wurm drin



Die NF8 und und NF10 sind aktuelle Sorgenkinder der Rheinbahn: Risse führen bei einem Teil der Flotte zu Geschwindigkeitsbeschränkungen MICHAEL BEITELSMANN (2)

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Unser täglich Brot ist Ihre Begeisterung für das *STRASSENBAHN MAGAZIN*. Dafür brennen wir – und zählen auf Ihr Feedback. Und das können Sie uns ab sofort zu jedem Artikel der jeweils aktuellen Ausgabe mit wenigen Klicks übermitteln. Auf der Internetseite **strassenbahn-magazin.de/heft-bewerten** geben Sie einfach folgenden Code ein: **21388**. Er führt Sie auf eine Bewertungsseite, auf der Sie jeden einzelnen Artikel beurteilen können. Wir sind gespannt auf Ihre Meinung!



Seit Ende November muss ein Teil der in Düsseldorf „Silberpfeil" genannten Straßenbahnen vom Typ Siemens Combino mit verringerter Höchstgeschwindigkeit fahren. Der Grund dafür ist Rissbildung an der Halterung einer Primärfeder eines Triebfahrwerks eines einzelnen Wagens. Die Feder verbindet die Achse mit dem Fahrwerksrahmen. Als Vorsichtsmaßnahme dürfen Fahrzeuge, in denen baugleiche Teile verbaut sind, nur mit maximal 40 Kilometer pro Stunde fahren. Alle Combino-Fahrzeuge durchlaufen spezielle Untersuchungen. Betroffen waren bei Redaktionsschluss dieses Heftes sechs NF8 und 28 NF10. Da die Wagen die übliche Höchstgeschwindigkeit im Stadtnetz ohnehin nur auf wenigen Abschnitten erreichen, halten sich die Verspätungen auf den Linien 701, 707 und 709 in Grenzen. Laut Auskunft der Rheinbahn war die Untersuchung bis Ende Dezember noch nicht abgeschlossen, da die Hersteller noch kein Ultraschall-Prüfverfahren einsetzen konnten.

Holzwurm gefährdet U-Bahn-Eröffnung

Bei der Rheinbahn steht am 20. Februar nach achtjähriger Bauzeit die Eröffnung der „Wehrhahn-Linie", des neuen U-Bahn-Tunnels zwischen dem S-Bahnhof Wehrhahn und dem S-Bahnhof Bilk an. Damit einhergehend wird fast das gesamte Netz der Straßenbahnlinien umgekrempelt. Schon seit Herbst 2015 laufen Probefahrten und Fahrerschulungen im Tunnel. Noch vor dem Start ist ein kurioses Problem aufgetreten: Etwa 400 der neu gelieferten und verbauten Bahnschwellen sind von Holzwürmern befallen. Der Verdacht wurde von einem Biologen gutachterlich bestätigt und ein Austausch empfohlen. Die nicht befallenen 4500 Bahnschwellen sollen einem Schutzanstrich erhalten. Die Rheinbahn geht davon aus, dass sich alle Arbeiten vor dem Start des U-Bahn-Tunnels am 20. Februar erledigen lassen. Noch unklar ist, wie die Würmer ins Holz gelangt sind. „Wir gehen davon aus, dass die Schwellen bei der Lieferung bereits befallen waren", so Rheinbahn-Sprecher Georg Schumacher. Die bereits angelaufenen Fahrerschulungen, die eine Voraussetzung für den pünktlichen Start der Linien sind, sollen dennoch unvermindert weitergehen. Ob bestimmte Streckenabschnitte vorübergehend für den Austausch gesperrt werden, stand bei Redaktionsschluss dieses Heftes noch nicht fest.

Geschäftsbericht 2014: Fahrgastzahlen stagnieren

Doch auch andere Themen beschäftigen die Rheinbahn derzeit erheblich:

Trotz steigender Einwohnerzahl in der Region gibt es bei der Rheinbahn keine Kundenzuwächse. Nachdem es in den zurückliegenden 20 Jahren damit stets aufwärts ging, stagnieren die Fahrten bei rund 220 Millionen; so viele Kunden werden auch für das Geschäftsjahr 2015 erwartet. Immerhin liegt der Kostendeckungsgrad mit 80 Prozent vergleichsweise hoch; der VRR-Schnitt beträgt nur etwas mehr als 50 Prozent. Dennoch sind im Ausblick auf 2016 bereits 223,8 Millionen Fahrgäste kalkuliert, was insbesondere mit der steigenden Attraktivität durch das neue Liniennetz und kürzere Fahrzeiten durch die Wehrhahn-Linie begründet wird. Hierfür startete die Rheinbahn auch eine neue Werbekampagne: neun Stadtbahnwagen erhielten eine Ganzbeklebung mit Motiven der neuen U-Bahnhöfe und werben so für das neue Netz.

Fahrzeugrochaden erforderlich

Im neuen Wehrhahn-Tunnel, dessen Bahnhöfe niederflurig angelegt sind, sind nur die Fahrzeuge vom Typ NF8U (Siemens Combino, Betriebsnummern 3301 bis 3376) einsetzbar. Der Grund ist, dass nur diese Stadtbahnen beidseitige Türen aufweisen, so dass ausschließlich NF8U die mit einem Mittelbahnsteig ausgerüstete dritte Ebene am Bahnhof Heinrich-Heine-Allee bedienen können. Dieser Bahnhof entstand bereits 1988 im Zuge der ersten Düsseldorfer U-Bahn-Linie als Bauvorleistung. Die übrigen, neu erbauten Stationen der Wehrhahnlinie weisen Seitenbahnsteige auf. Weiterhin ist im letzten Sommer auf der oberirdischen Zulaufstrecke in der Grafenberger Allee die Haltestelle Uhlandstraße mit einem Mittelbahnsteig versehen worden. Da dieser schon jetzt genutzt wird, können auf den bisherigen Linien 703, 712 und 713 ausschließlich NF8U eingesetzt werden. Mit dem neuen Liniennetz nach Eröffnung des Tunnels sind es die Linien U71, U72, U73 und U83, die diesen Fahrzeugtyp erfordern. Auf den übrigen Straßenbahnlinien wird er dann vollständig verschwinden. Ob die Anzahl von 76 „Hamsterbacken“ überhaupt ausreicht, um alle Kurse tagsüber in Doppeltraktion zu fahren, wird in Anbetracht des hohen Schadbestandes (Unfallausbesserungen) von Insidern angezweifelt. Auf den verbleibenden Straßenbahnlinien 704, 705 (vormals 715), 706, 707, 708 und 709 verkehren dann nur noch die „Silberpfeile“ der Typen NF 8 und NF 10 sowie die schon 20 Jahre alten NF6.



Auf der durch den Wehrhahntunnel stillzulegenden Innenstadtstrecke gab es am 28. November 2015 eine Nachtfotofahrt mit GT6 2432 und Bw 1700, hier am Jan-Wellem-Platz FREDERIK BUCHLEITNER



Der NF8U 3344 gehört zu den neun von der Rheinbahn mit Ganzreklame zur Bewerbung des neuen Liniennetzes gestalteten Wagen

Neubeschaffungen geplant

Eben diese zu 70 Prozent niederflurigen NF6-Fahrzeuge, von denen 1996 bis 1998 insgesamt 48 Stück bei Siemens beschafft worden sind, müssen eher kurz- als mittelfristig ersetzt werden. Hierzu bereitet die Rheinbahn aktuell eine Ausschreibung vor; Details sind noch nicht bekannt. Ebenso ist offen, ob hier – wie zuletzt im Bereich der hochflurigen Stadtbahnwagen – wieder mit anderen Betrieben kooperiert wird. MBE

Berlin

Linienänderungen im Südosten

■ Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 modifizierte die BVG ihre Straßenbahnlinien 60, 62 und 63 in Köpenick. Die Linie 60, bislang von Friedrichshagen, Altes Wasserwerk nach Adlershof, Karl-Ziegler-Straße geführt, fährt jetzt neu nach Johannisthal, Haeckelstraße. Die Linie 63, bislang Johannisthal, Haeckelstraße – S Köpenick, verkehrt jetzt Adlershof, Karl-Ziegler-Straße – Mahlsdorf Süd, abends und am Wochenende Adlershof, Karl-Ziegler-Straße – S Köpenick. Die Verstärkungszüge der Linie 62 zwischen Wendenschloss und Mahlsdorf Süd fahren nur noch bis S Köpenick, da die Linie 63 die Verstärkung auf dem Abschnitt bis Mahlsdorf Süd übernimmt. Durch diese Änderungen verspricht sich die BVG günstigere Direktverbindungen im Südosten des Netzes. Die seit einigen Jahren nicht mehr befahrene, jedoch uralte Direktverbindung zwischen Friedrichshagen und Schöneweide wird durch die Linie 60 wieder neu aufgelegt. Die BVG wird die Linie 63 demnächst bis zur Rahnsdorfer Straße verlängern, um auch auf diesem Abschnitt längs des Hultschiner Damms überlagernd mit dem 20-Minuten-Takt der Linie 62 einen Zehn-Minuten-Takt anzubieten. Ein durchgehender Zehn-Minuten-Takt bis S Mahlsdorf ist vorgesehen, hierzu ist auf dem eingleisigen Abschnitt bis

Bonn

■ Am 23. November weihten die Stadtwerke Bonn (SWB) die für 5,4 Millionen Euro barrierefrei gestaltete Stadtbahn-Haltestelle Stadthaus der Linien 66 und 67 nach 13-monatiger Bauzeit ein. „Damit sind alle Haltestellen der Stadtbahnstrecke von Siegburg bis zum Hauptbahnhof Bonn barrierefrei“, betonte der Bürgermeister. Die Haltestelle ist sowohl von Hochflurfahrzeugen als auch von Niederflurfahrzeugen an jeweils eigenen Bahnsteigabschnitten nutzbar. Bei betrieblichen Störungen der Linie 61/62 halten deren Niederflurzüge an der Stadthaus-Haltestelle. MSP

Karlsruhe

■ Die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) erbringt gemäß eines jüngst geschlossenem Verkehrsvertrags mit Baden-Württemberg bis zum Fahrplanwechsel 2022 weiterhin die Verkehrsleistungen im „Teilnetz 7a“. Der Aufsichtsratsvorsitzende der AVG sieht im Vertrag die Grundlage für die angestrebte Direktvergabe der Verkehrsleistungen ab 2022 und damit für den Fortbestand des von der AVG und den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) gemeinsam getragenen Karlsruher Modells. Um die Chancen dafür auszuloten, fanden bereits im Oktober 2015 Gespräche in Brüssel statt. MSP

Kehl

■ Die Doppelbogenbrücke der Tram-Neubaustrecke über den Rhein von Straßburg nach Kehl ist in zwei Teilen am 8. und 18. Dezember eingeschwommen worden. Die beiden 1.500 Tonnen schweren, 290 Meter langen und 20 Meter hohen Segmente der Doppel-Bowstring-Konstruktion ruhen auf einem gemeinsamen Mittelpfeiler im Fluss. Bereits im Frühjahr und Sommer erreichten die in Belgien gefertigten Fahrbahnrohbauten der Brücke auf dem Wasserweg ihren Bestimmungsort. Die Kosten der Brücke betragen rund 24,3 Millionen Euro. Die Europäische Union übernimmt davon zwei Millionen Euro. MSP



■ **Dresden: In der Adventszeit sind alljährlich mehr Züge als im übrigen Jahr im Einsatz. Ende 2015 kamen so die sonst nur auf dem „Studentenshuttle" Linie E3 eingesetzten, aktuell drei Tatra-Dreifachtraktionen mit je einem Fahrtenpaar wieder als Linie 4 bis Weinböhla und als Linie 11 nach Bühlau. Hier 224 261 + 224 229 + 244 020 als Linie 4 vor den Weinbergen in Radebeul-Zitzschewig am 16. Dezember 2015** MICHAEL SPERL



Essen: Der Boden schimmelt – und muss raus: Die EVAG muss ihre NF1-Flotte „untenrum" für 850.000 Euro sanieren CHRISTIAN LÜCKER

S Mahlsdorf jedoch zuvor eine zusätzliche Ausweiche anzulegen.

Unterdessen ist die Gleiserneuerung in der Kopernikus- und Wühlischstraße abgeschlossen. Die BVG ließ im Zuge der Arbeiten den Gleismittenabstand erweitern, so dass seit dem 7. Dezember 2015 auch die Linie M13 von Flexitys befahren werden darf, wovon bereits am 12. Dezember mit dem ersten F8Z auf dieser Linie Gebrauch gemacht wurde. BEKUS

Berlin
Neue S-Bahnen bestellt

■ Die S-Bahn Berlin GmbH hat mit dem Konsortium aus Stadler Pankow GmbH und Siemens einen Rahmenvertrag über die Lieferung von bis zu 1.380 Wagen abgeschlossen. Die ersten 106 Züge wurden verbindlich bestellt. Das Auftragsvolumen für die 85 vierteiligen und 21 zweiteiligen Fahrzeuge beläuft sich auf einen hohen dreistelligen Millionenbetrag. Die S-Bahn Berlin, eine Tochterfirma der Deutschen Bahn, plant den Einsatz der neuen Fahrzeuge auf den Linien der Ringbahn (S 41 und S 42) sowie den südöstlichen Zubringern S 47, S 46 und S 8. Dies entspricht etwa einem Drittel des gesamten S-Bahn-Streckennetzes von Berlin. Die ersten zehn Fahrzeuge werden bereits ab 2020 im Einsatz sein. Anschließend werden fortlaufend bis 2023 alle übrigen Fahrzeuge auf die Berliner Schienen gebracht. Produziert und endmontiert werden die Fahrzeuge in dem Berliner Werk der Stadler Pankow GmbH.

Der Konsortialführer Stadler übernimmt den mechanischen und wagenbaulichen Teil der Konstruktion und Fahrzeugproduktion. Darunter fallen beispielsweise die Klimatisierung und die Montage aller Komponenten. Siemens verantwortet den elektrischen Anteil. Dies umfasst das Antriebs- und Bremssystem, die Bordnetzversorgung, Fahrzeugsteuerung, Zugsicherungs- und Fahrgastinformationssystem sowie die Drehgestelle der Fahrzeuge. Die Instandhaltung der Züge wird von der S-Bahn Berlin GmbH durchgeführt, die dazu die bereits vorhandene Infrastruktur nutzen wird. SI

Essen
Schimmel in NF1-Wagenböden

■ Die Essener Verkehrs AG (EVAG) muss die Fußböden aller 34 NF1 austauschen lassen. Die Fußböden bestehen aus speziellen Holzplatten, in die Wasser eingedrungen ist. Die Folge: Schimmel und aufquellendes Holz. Die EVAG wird die Böden im Rahmen von Hauptuntersuchungen auswechseln, die Umbau-Kosten für alle 34 ab 1999 gelieferten Bombardier-Wagen liegen bei rund 850.000 Euro. Den Betrag muss die EVAG selbst aufbringen, da die Schäden auf Verschleiß zurückzuführen sind. Bei der neuen Niederflurgeneration NF2 hat die EVAG direkt Metall-Fußböden verbauen lassen. Von den 27 bestellten NF2 waren Mitte Dezember bereits 23 in Essen eingetroffen. Der Einsatz auf der Linie 105 bleibt jedoch noch tabu: Erst muss das Wendegleis an der Unterstraße verlängert werden. Bis dahin verkehren auf der 105 noch ausschließlich NF1 und M8C. CLÜ

Braunschweig
Metrolinien abgeschafft und Traminos komplett

■ Die Braunschweiger Verkehrs-GmbH hat zum Fahrplanwechsel am 7. Januar ihre Metro-Straßenbahnlinien wieder abgeschafft. Faktisch hat sich an den Linien nichts geändert, die M1, M3 und M5 haben lediglich ihr „M" in der Linienbezeichnung verloren. Damit sind Braunschweigs Straßenbahnen wieder mit ihren klassischen Liniensignalen 1-5 unterwegs, die es bereits vor Einführung der Metrolinien

Berlin: So werden die neuen S-Bahnen aussehen, die zwischen 2020 und 2023 von Stadler Pankow geliefert werden sollen STADLER PANKOW





Braunschweig: Alles bereits Geschichte – das „M“ vor der Liniennummer und der Typ Mannheim
CHRISTIAN LÜCKER

bis 2008 gab. Mit dem „M“ hob der Verkehrsbetrieb die Linien hervor, die wochentags in der Regel im dichten Zehnminutentakt fuhren. Durch den Wegfall des „M“ ändert sich auch an der Taktung der Linien nichts. Neu ist seit dem Fahrplanwechsel, dass die Ein- und Ausrücker von und zum Betriebshof gesondert auf den Fahrplänen ausgewiesen werden.

Unterdessen traf in der Nacht des 17./18. Dezember 2015 mit Tw 1457 der letzte von 18 bestellten Traminos in Braunschweig ein. Ein Dutzend der neuen Wagen stand zu diesem Zeitpunkt bereits im Linieneinsatz. CLÜ

Plauen

PSB bestellt drei weitere Flexity

■ Anfang Dezember 2015 informierte die Plauener Straßenbahn GmbH (PSB) die Öffentlichkeit über die Einlösung einer Option auf weitere Niederflurwagen des Typs NGT6 von Bombardier. Die knapp 21 Meter langen Einrichtungswagen mit 70 Prozent Niederfluranteil besitzen vier Außenschwingtüren. Den sechs 2013/14 gelieferten Tw 301 – 306 folgen bis Ende 2017 weitere drei baugleiche Fahrzeuge, womit die PSB weitere Tatra KT4D ablöst. Weiterhin gibt es eine Option auf einen zehnten Wagen, ob diese eingelöst wird, ist angesichts des Stückpreises von rund 2,5 Millionen Euro derzeit offen. Die von Bombardier Bautzen stammenden NGT6 werden im weißen Lack ausgeliefert und tragen später wie in Plauen üblich Vollreklame. Die in der Anfangszeit aufgetretenen Probleme, insbesondere im Zusammenhang mit zuverlässiger Türschließung im Bereich der Steilstrecke in der Bahnhofstraße mit 7,7% Gefälle, sind inzwischen behoben und die vorhandenen Wagen haben sich in Plauen im Alltagseinsatz bewährt. DAM

Rostock

Verkehrskonzept „MOBIL 2016“

■ Die Rostocker Straßenbahn AG (RSAG) vermarktet ihr Angebot ab 4. Ja-



Plauen: Weitere drei Flexity kommen in die Vogtlandmetropole, hier Tw 306 bei der Anlieferung am 26. Mai 2014 in Höhe Autobahn-Rastplatz „Auerswalder Blick“
DANIEL MÖSCHKE



■ **Stadler Rail Group: Derzeit erhält die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) zusätzlich zu ihren neun bis 2012 beschafften Variobahnen weitere zehn Fahrzeuge dieses Typs im Gesamtwert von 21,2 Millionen Euro. Die Tw 227 und 228 lieferte Stadler bereits im November aus. Am 11. Dezember 2015 befindet sich am Servicezentrum der Stadler Pankow GmbH in Velten eine neue MVG-Variobahn im Werksverschub** BODO SCHULZ

nuar 2016 als Verkehrskonzept „Mobil 2016", unverändert sind sechs Straßenbahnlinien unterwegs. Als wesentliche positive Neuerung erhalten fast alle Abschnitte im Straßenbahnnetz tagsüber einen Zehn-Minuten-Takt. Dadurch verbessert sich die Anbindung der großen Wohngebiete wie Toitenwinkel oder Dierkow. Auch in Richtung Mensa, Südblick und Neuer Friedhof fahren die RSAG-Bahnen in der Woche tagsüber im Zehn-Minuten-Takt.

Samstags gilt auf den meisten Straßenbahnstrecken 15-Minuten-Takt. Auf dem besonders stark frequentierten Abschnitt zwischen der Innenstadt und Lichtenhagen fahren die Bahnen am Samstag alle 7,5 Minuten. Die Linie 6 fährt nun auch im Abendverkehr. Zwischen Innenstadt und der Südstadt fahren die Bahnen damit abends neu alle 15 Minuten statt bislang nur halbstündlich. Den Angebotsverbesserungen stehen Einsparungen gegenüber: Die Strecke zum Kurt-Schumacher-Ring wird wochentags nur noch alle 20 Minuten bedient. Sonntags fährt zum Kurt-Schumacher-Ring keine Straßenbahn mehr, die RSAG verweist auf die parallelen Buslinien.

Mit der Umsetzung des Konzepts überarbeitete die RSAG zugleich auch den Liniennetzplan vollständig und gab diesem ein neues Design. Fahrgäste erkennen zukünftig anhand unterschiedlicher Konturstärken der Linien leicht, in welchem Takt im jeweiligen Abschnitt gefahren wird. Durch die Darstellung wichtiger touristischer Anlaufpunkte ist der neue Liniennetzplan auch für Besucher hilfreich. MSP

Nürnberg

Neue U-Bahn-Wagen kommen von Siemens

■ Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg hat Mitte November 2015 für 164 Millionen Euro die nächste U-Bahn-Generation bestellt. Siemens bestätigte Mitte Dezember nach Ablauf der Widerspruchsfrist, die neuen U-Bahnen zu bauen. Zunächst ist die Lieferung von 21 vierteiligen Gliederzügen des Typs G1 fixiert, es bestehen zwei Optionen für bis zu 13 zusätzliche Garnituren. Wie weiter mitgeteilt wird, will die VAG die neuen G1-Züge auf der U1 einsetzen und damit nach fast 40 Dienstjahren alle 42 alten U-Bahn-Züge der ersten Nürnberger Baureihe DT-1 ersetzen. Der erste G1 soll Mitte 2018 aus Wien geliefert werden, Komponenten stammen aus Nürnberg, entwickelt und gemanagt wird am Siemens-Standort Erlangen.

Die U1 sowie deren Verdichterlinie U11 ist die älteste, längste und am stärksten frequentierte U-Bahnlinie in Nürnberg, sie wird im Gegensatz zu den fahrerlosen Linien U2 und U3 mit Fahrpersonal betrieben. Die Strecke führt von Langwasser bis nach Fürth und endet in Hardhöhe. Die Linie ist mit 27 Bahnhöfen 18,5 Kilometer lang und verzeichnet vor allem bei Großveranstaltungen sprunghaft steigende Nachfrage.

Nach Angaben des Herstellers ist der vierteilige G1 für fahrerlosen Betrieb vorbereitet und könnte damit künftig auch auf der U2/U3 fahren.

Nürnberg: Die Zeit der DT-1 geht ab 2018 zu Ende, die 42 Zweiteiler möchte die VAG durch 21 vierteilige G1 ersetzen FREDERIK BUCHLEITNER



Bombardier: Äußerlich unterscheiden sich die neuen Flexity von den vorhandenen Niederflurtrams durch die größeren Fensterflächen BOMBARDIER



Der Fahrgastwechsel wird durch breitere Türen mit Schiebetritten erleichtert und ist barrierefrei. Der G1 soll dazu beitragen, die Klimaziele der Stadt zu erreichen. So wird Bremsenergie rückgespeist – und neben den anderen Zügen für die Heizung genutzt. Am Ende der Lebensdauer soll die Recyclingquote der Züge 94,5 Prozent betragen. FBT/MSP

Industrie

Škoda

Wartungsvertrag für O-Bus Bratislava

■ Škoda Electric erhielt im Rahmen des Vertrages über die Lieferung von 120 Trolleybussen für die Dauer von acht Jahren auch den Auftrag zur Wartung dieser Fahrzeuge direkt vor Ort bei den Verkehrsbetrieben Bratislava. 36 Mitarbeiter von Škoda Electric werden in zwei Depots die O-Bus-Instandhaltung und weitere Serviceleistungen durchführen. Škoda verspricht sich dadurch wertvolle Erkenntnise aus dem Alltagsbetrieb der Fahrzeuge.

In den letzten Jahren ist Škoda Transportation im Bereich des Wartungsservice deutlich gewachsen. Zu den wichtigsten Projekten gehört dabei der Full-Service für die Prager U-Bahn-Linien A und B, wo das Unternehmen bereits seit fünf Jahren für Reparaturen und Instandhaltung der Garnituren verantwortlich ist. Der größte Servicevertrag von Škoda besteht derzeit in Pilsen, wo das Unternehmen ein neues Depot für die Trolleybus- und Autobusflotte der lokalen Verkehrsbetriebe PMDP errichtet hat und betreibt. MSP

Bombardier

20 Flexity für Innsbrucker Tram

■ Den Zuschlag für die Lieferung von 20 Niederflur-Triebwagen mit Option über zehn weitere Exemplare erhielt Bombardier Transportation nach einer entsprechenden Ausschreibung der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB). Der Auftrag über rund 71 Millionen Euro beinhaltet auch einen Wartungsvertrag über 16 Jahre mit Option auf zweimalige Verlängerung um jeweils acht Jahre. Die 28 Meter langen Flexity Innsbruck sind eine Meterspur-Variante des Fahrzeugtyps Flexity Wien, die beide am Bombardier Standort Wien entwickelt und gefertigt werden. Die neuen Flexity-Trams erhalten als Designcharakteristikum das „Smiley-Frontdesign" und gleichen somit optisch den vorhanden 32 Triebwagen des Typs Flexity Outlook. Die Neufahrzeuge verfügen im Vergleich zu den „Outlook" in den Fahrwerksmodulen über einen geräumigeren Innenraum und an den Wagenenden über breitere Einzeltüren.

Der IVB benötigt die neuen Fahrzeuge ab 2018 für die in Bau befindliche Ost-West-Hauptachse (Linie 2 und 5), welche künftig die bevölkerungsreichen und wachsenden Stadtteile Innsbrucks erschließen. Bombardier punktete gegenüber den Mitbewerbern vor allem mit einem geringeren Leergewicht von 40,8 Tonnen, wodurch die neuen Wagen nicht nur im neuen Depot Duilestraße, sondern auch am Standort Pastorstraße abgestellt werden können, wo sich im Kellergeschoss darunter die Autobusgarage befindet. ROS



■ Graz: An den Adventswochenenden pendelte der am 5. Juli 2015 von der Holding Graz an das Tramway Museum Graz übereignete Triebwagen 267 zwischen Laudongasse und Stadion Liebenau. Als „Advent-Bim" trug der 1963 unter DÜWAG-Lizenz gebaute SGP-Sechsachser weihnachtliche Dekoration mit Lichterketten. Unterdessen gingen im Dezember 2015 insgesamt neun Wagen der Serie 260 (GT6) und 580 (GT8) von Graz nach Braila ROBERT SCHREMPF

Ausland

Schweiz: Basel

Combino „wie neu"

■ Die ersten Combinos der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) sind inzwischen 15 Jahre alt. Nach den Plänen der BVB haben sie damit etwa die Hälfte ihrer geplanten Lebensdauer erreicht und sollen daher für die „zweite Lebenshälfte" fit gemacht werden. Als Prototyp durchlief Wagen 303 ein Ertüchtigungsprogramm. Hierbei wurden neben den üblichen Arbeiten einer Revision auch Sicherheitseinrichtungen auf den neuesten Stand gebracht sowie Anpassungen speziell für behinderte Fahrgäste vorgenommen. Auch äußerlich fällt Combino 303 auf: Als erster Wagen trägt er eine Lackierung in den neuen Grüntönen, wie sie mit den Flexity-Trams eingeführt wurden. Der Wagen soll nun ein Jahr lang daraufhin getestet werden, ob sich die Neuerungen bewähren. Ab 2018 sollen alle weiteren Combinos diesem „Retrofit" unterzogen werden. JÖS

Österreich: Gmunden

Erster Tramlink für Stern & Hafferl

■ Am 3. Dezember 2015 ist die erste Niederflurtram des Typs „Tramlink V3" von Vossloh Kiepe Austria und Vossloh Rail Vehicles in Vorchdorf eingerollt. Stern & Hafferl erhält bis Ende 2016 elf Triebwagen für die StadtRegioTram (SRT) Gmunden – Vorchdorf und für die Attergaubahn (Vöcklamarkt – Attersee). Die Multigelenkwagen, die als Tw 121 – 131 eingereiht werden, sind für den Einsatz im innerstädtischen Straßenbahnverkehr und auf den Regionalbahnstrecken ausgelegt. Das zweite Fahrzeug folgt im Januar, das dritte im Februar 2016. Alle sind zunächst mit einer Schutzfolie in der sogenannten Erlkönig-Optik versehen, welche die Neugier auf das endgültige Design steigern soll. In den nächsten Wochen finden in den Abend- und Nachtstunden zahlreiche Einstellfahrten und die behördlichen Abnahmefahrten statt. Bereits Mitte März 2016



Basel: Im attraktiven dunkelgrünen Farbkleid der Basler Flexity ist jetzt auch Retrofit-Combino 303 unterwegs BASLER VERKEHRSBETRIEBE (BVB)



Lodz: Die Haltestelle Piotrkowska Centrum am 18. November 2015 mit Cityrunner auf der Linie 10 und 11 sowie einem modernisierten Konstal-Zug auf Linie 3 ERNST PLEFKA

Gmunden: Der erste Tramlink für die Stern & Hafferl-Meterspurbahnen posiert am 4. Dezember 2015 vor der neuen Bahnwerkstätte in Vorchdorf. Bis zur Inbetriebnahme im Fahrgastverkehr ist der Triebwagen 121 mit Folien in Erlkönig-Optik beklebt ROBERT SCHREMPF

sollen die ersten drei Triebwagen auf der Traunseebahn Gmunden – Vorchdorf im Fahrgastbetrieb zum Einsatz kommen und die beiden von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben angemieteten Triebwagen ablösen. ROS

Polen: Lodz

Spektakuläre neue Haltestellenanlage

■ Da macht Umsteigen Spaß! Die neue zentrale Umsteigestelle Piotrkowska Centrum wurde nach zweijähriger Umbauzeit am 31. Oktober 2015 in Betrieb genommen. Hier kreuzen sich die auf der Ost-West-Achse (Pitsudskiego) fahrenden Linien 8, 10 und 14 mit den auf der Nord-Süd-Achse (Kosciuszki – Piotrkowska) fahrenden Linien 2, 3, 6, 11, 16 und 16A sowie der Linie 1, die von der Kosciuszki in die Pitsudskiego abbiegt. Gleichzeitig wurden die Linien der Nord-Süd-Achse südlich der Umsteigestelle in die Piotrkowska umgelegt, die Gleise in der Kosciuszki bleiben aber für Umleitungen und Schleifenfahrten erhalten. Die neue Haltestelle bietet nicht nur eine farbenfroh überdachte Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen, sondern auch Gleisverbindungen und Wendemöglichkeiten in alle Richtungen. EPL

Bulgarien: Sofia

20 gebrauchte Tatra T6A5 aus Prag gekauft

■ Seit Ende November steht zwischen dem Verkehrsbetrieb DPP der tschechischen Hauptstadt Prag sowie der Stolitschen Elektrotransport AG der bulgarischen Hauptstadt Sofia ein seit Frühjahr 2015 verhandelter Vertrag über den Verkauf von gebrauchten Tatra T6A5. Zu 38.000 Lev (umgerechnet etwa 19.300 Euro) Stückpreis kommen 20 Gebrauchtwagen von der Moldau nach Bulgarien. Durch die Inbetriebnahme weiterer Niederflurwagen des Typs Škoda 15T in Prag sinkt der Bedarf an Hochflurwagen kontinuierlich, so dass neben der Ausmusterung von unmodernisierten Tatra T3SUCS seit längerem die ersten T6A5 aus dem Dienst scheiden. Die Prager Triebwagen der Baujahre 1995 bis 1997 sollen in Sofia auf der Normalspurlinie 22 zum Einsatz kommen und die aus Bonn stammenden Düwag T4/B4 sowie GT6 weitge-

Prag/Sofia: Düwagzug 4207+4287 an der Ausfahrt der unterirdischen Wendeschleife am Endpunkt Avtostancija „Iztok“. Die Düwags werden durch Tatra T6A5 ersetzt DANIEL MÖSCHKE



Iasi: Im Laufe des Jahres 2015 gingen schrittweise die GT8 ex-Augsburg in Dienst, sie sind vorrangig für den Betrieb der reaktivierten Strecke nach Tehnopolis vorgesehen FREDERIK BUCHLEITNER





Asunción: Obwohl die Strecke seit über zehn Jahren eingestellt ist, sind die alten Triebwagen von Asunción noch erhalten JENS PERBANDT

hend ersetzen. Ebenfalls auf der Linie 22 sind bereits die aus Leipzig übernommenen Tatra T4D-M/B4D-M im Einsatz.

Nach der Umsetzung ist Sofia die erste und einzige Stadt in der alle drei Bauarten des Tatra T6 zum Einsatz kommen. Bereits 1989 fanden im Rahmen einer Serienlieferung von KD zahlreiche 2,50 Meter breite T6B5 den Weg nach Sofia, die auf der Normalspurlinie 20 fahren. Der Großteil der Hauptstadt ist durch ein ausgedehntes Schmalspurnetz mit 1009 Millimeter Spurweite erschlossen, auf dem die 1990 bis 1999 gelieferten, nur 2,2 Meter breiten T6A2 im Einsatz sind. DAM

Rumänien: Iasi

Wiedereröffnung nach 18 Jahren

■ Seit Jahren erfährt das Straßenbahnnetz in der rumänischen Stadt Iasi umfangreiche Modernisierungen. Zwar wird der Betrieb weiterhin ausschließlich mit ehemals deutschen oder schweizerischen Gebrauchtwagen abgewickelt, fast alle Strecken sind aber inzwischen dank finanzieller Unterstützung der Europäischen Union erneuert. Am 13. Dezember 2015 ging nach 18 Jahren Betriebspause der wichtige Streckenabschnitt nach CUG II (heute Tehnopolis) wieder ans Netz, welcher 1997 nach einem schweren Zusammenstoß, bedingt durch den damaligen schlechten Gleisezustand, vorübergehend stillgelegt wurde. Zwischen 2002 und 2005 setzte der Verkehrsbetrieb auf der stark befahrenen Ausfallstraße im Süden der Stadt einen Oberleitungsbus auf der alten Strecke der Straßenbahn ein.

Die knapp drei Kilometer lange Verbindung bedient nun die Linie 9. Nach Möglichkeit sind hier die 2012 aus Augsburg beschafften MAN/Düwag-Lizenzbauten im Einsatz, diese wurden nach jahrelanger Abstellung im Betriebshof erst im Sommer 2015 vollzählig reaktiviert. FBL

Paraguay: Asunción

Wiedereinführung der Straßenbahn geplant

■ Die rund 600.000 Einwohner zählende Hauptstadt von Paraguay plant den Bau einer neuen Stadtbahnlinie. Wie die staatliche Eisenbahn Paraguays (Fepasa) Ende 2015 bekannt gab, beabsichtigt sie den Bau einer neuen 22 Kilometer langen Strecke zwischen Asunción und Luque. Dabei soll die Strecke außerhalb der Innenstadt als Schnellbahn für bis zu 100 Kilometer pro Stunde ausgelegt sein, im Innenstadtbereich jedoch als Straßenbahn den vorhandenen Straßenraum nutzen. Am Hafen von Asunción ist der zukünftige Endpunkt der Strecke vorgesehen. Derzeit befinden sich die Planungen in der Endphase und die Vergabe an einen der vier Bieter steht kurz bevor. Bereits im ersten Halbjahr 2016 soll mit den Arbeiten begonnen werden und Ende 2017 könnten die ersten Züge in die Vorstadt von Asunción verkehren. Ob auf der neuen Strecke auch die historischen Straßenbahnen fahren können, hängt von deren elektrischer Ausrüstung ab. Als 1997 die letzte Straßenbahn in Asunción eingestellt wurde, verschrottete man die vorhandenen ehemals belgischen Triebwagen nicht, sondern lagerte sie einem Depot des Ministeriums für öffentliche Arbeiten ein, wo sie auf ihrer weitere Verwendung warten. JEP

Japan: Sapporo

Ringschluss bei der Straßenbahn

■ Der Bau und die Eröffnung der drei U-Bahnlinien in der nordjapanischen Stadt Sapporo auf der Insel Hokkaido ab 1971 führte zu einer Reduktion des Straßenbahnnetzes, das einst über elf Linien verfügte. In zwei Netzteile zerfallen, wurde schließlich der nördliche Teil komplett stillgelegt und nur der südliche blieb erhalten. Seit dem 30. April 1974 gab es nur noch eine einzige, 8,4 Kilometer lange Beinahe-Ringlinie mit 1067 Millimeter Spurweite und 23 Haltestellen, deren Endpunkte im Stadtzentrum nur gut 500 Meter voneinander entfernt waren. Beide Endpunkte, Nishi-yon-chome und Susukino, bislang jeweils eingleisige Stumpfendstellen in Straßenmittellage, befinden sich an der Ekimae Dori, die eine wichtige Einkaufsstraße ist. Die Straßenbahnlinie ohne Liniennummer fährt tagsüber alle 6,5 Minuten. Am 20. Dezember 2015 ging eine Verbindungsstrecke der beiden bisherigen Endstellen mit einer Zwischenhaltestelle in Betrieb. Die Gleise verlaufen zu beiden Seiten der vierspurigen Ekimae Dori jeweils längs der Bordsteinkanten und die Trassen sind abmarkiert. Die ehemaligen Endhaltestellen sind jetzt zweigleisig und die Haltestelle Susukino wurde mit einem Abstellgleis mit Bahnsteig versehen, um hier Kurse enden lassen zu können. Der Wagenpark, der aus vierachsigen Hochflurtriebwagen der Baujahre 1958 bis 1961, 1985 bis 1988 und 1998 bis 2001 besteht, erhielt seit 2014 Verstärkung durch drei vierachsige, 17 Meter lange, dreigliedrige Niederflurgelenkwagen der Serie A1200, die eine gegenüber den Vierachsern um 20 Prozent höhere Kapazität haben. Der Bau weiterer Neubaustrecken wird erwogen. BEKUS



Sapporo: Triebwagen A1203 gehört zur neuesten, 2014 in Dienst gestellten Kleinserie von drei Wagen der Straßenbahn BERNHARD KUSSMAGK



Aufgepasst am Bonner Wall! Durch die Außenbahnsteige müssen die Fahrgäste ganz besonders darauf achten, wo ihre Bahn fährt. Wagen 2312 führt hier eindeutig einen „Geisterzug" an

Das Milliarden-Puzzle wächst weiter

Köln eröffnet den nächsten Abschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn ■ Seit dem 13. Dezember 2015 pendelt die Linie 17 unter Kölns City und bedient vier neue Tunnelstationen. Doch komplett eröffnet wird die Nord-Süd-Stadtbahn wohl frühestens im Jahr 2023. Bis dahin bleibt die jetzige Lösung ein Dauer-Provisorium mit einem kuriosen Betriebsablauf

Die Eröffnung findet spät statt und es ist nur eine Teileröffnung – und trotzdem ist sie ein wichtiges Puzzle-Stück für die von Pannen und Verzögerungen begleitete neue Nord-Süd-Stadtbahn in Köln: 450 geladene Gäste waren am 12. Dezember 2015 erschienen, um nach elf Jahren Bauzeit die Eröffnung des rund zwei Kilometer langen Tunnelabschnitts zwischen Severinstraße und Südbrücke zu feiern.

Seit dem 13. Dezember rollt die neue Linie 17 planmäßig alle zehn Minuten durch den Tunnel, bedient dabei vier neue Stationen unter der Kölner City und verbindet den Kölner Süden mit dem Severinsviertel. Hell gestaltet sind die neuen Tunnelstationen – sie wirken aufgeräumt und funktional ohne zu viele Schnörkel. Trotzdem ist jeder Bahnhof mit seinen Verteilerebenen von verschiedenen Architekten individuell gestaltet worden. Unglaubliche 2,5 Millionen Fundstücke haben Archäologen während des Baus der Nord-Süd-Stadtbahn aus dem Bauch der alten Römerstadt Köln gezogen. Ein besonders großes Fundstück ruht in der Station Chlodwigplatz: Die Stadtbahnwagen rauschen an Resten der alten Stadtmauer vorbei. Ende des 19. Jahrhunderts wurde sie zum Großteil platt gemacht, die Fundamente ab 2004 beim Tunnelbau ausgegraben und ein Teil der Mauer aus Originalsteinen am Ende des Bahnsteigs wieder aufgebaut. Die Stationen machen also was her. Manch jungem Fahrgast entlocken sie in den ersten Tagen ein erstauntes „Geil", manch älterem Fahrgast ein erleichtertes: „Hier traue ich mich auch am Abend rein". Allgemein sind die Kölner begeistert, dass nach über zehn Jahren mit störenden Baustellen die Oberfläche endlich wieder hübsch gestaltet ist, dass der Tunnel endlich Fahrgäste schluckt und ausspuckt und dass mit der Linie 17 endlich die neue Stadtbahn unterwegs ist.

Letztes Tunnelstück fehlt noch

Von Rodenkirchen kommend folgt die Linie 17 bis zur Schönhauserstraße dem oberirdischen Weg der Linie 16 und zweigt vor der Südbrücke in den Nord-Süd-Tunnel ab. Das befürchtete Verkehrschaos bleibt trotz Querung der Rheinuferstraße bisher aus. Für den Fall, dass der Autoverkehr im noch weit in der Zukunft liegenden Fünf-Minuten-Takt der Stadtbahn tatsächlich kollabieren sollte, ist schon eine Bauvorleistung für die Untertunnelung der Stadtbahnstrecke im Bereich der Südbrücke gebaut worden. Im Tunnel bedient die 17 die Stationen Bonner



Wer hätte im 12. Jahrhundert gedacht, dass irgendwann mal unterirdische Bahnen an den Fundamenten der Stadtmauer vorbei fahren? Zugegeben: Das Exemplar im Bahnhof Chlodwigplatz ist ein Nachbau aus Originalsteinen, aber immerhin …

Hell und funktional sind die vier neuen Tunnelstationen gestaltet – optisch würden die neueren K5000 hier besser rein passen. Jeder Bahnhof ist von Architekten individuell gestaltet worden, sie gefallen unter anderem durch Funktionalität ALLE BILDER: CHRISTIAN LÜCKER

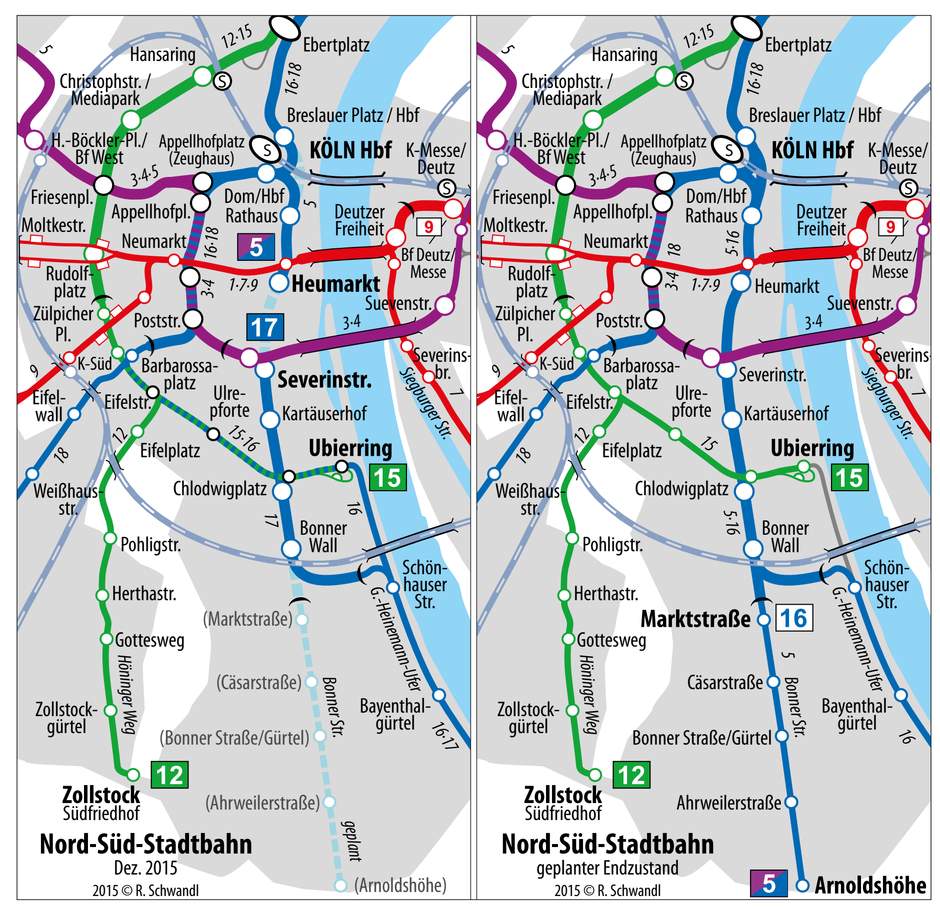
Wall, Chlodwigplatz mit Umstieg zur Linie 15, Kartäuser Hof und Severinstraße mit Umstieg zu den Linien 3 und 4. Laut Prognosen soll die 17 am Tag 11.000 Fahrgäste befördern und die oft überfüllte Linie 16 damit deutlich entlasten.

In den ersten Betriebstagen ist davon allerdings noch wenig zu spüren. Denn mit dem neuen Tunnel zwischen Bonner Wall und Severinstraße sowie dem seit 2013 befahrenen Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Heumarkt ist der Tunnel der Nord-Süd-Stadtbahn zwar fast vollständig in Betrieb. Aber die beiden Streckenstücke sind eben noch nicht miteinander verbunden. Die Linie 17 ist also ein kleiner Durchbruch, der große Durchbruch fehlt aber noch. Der Grund dafür findet sich zwischen den Stationen Severinstraße und Heumarkt: Das ehemalige Kölner Stadtarchiv. Der Einsturz des Archivs und zweier angrenzender Gebäude infolge des Stadtbahnbaus hat seit 2009 alle ursprünglichen Planungen für die Nord-Süd-Stadtbahn komplett durcheinander geworfen.

Noch immer muss juristisch aufgearbeitet werden, warum den Gebäuden praktisch der Boden unter dem Fundament weggezogen wurde. Die Vermutung: Pfusch beim Stadtbahn-Bau. Die Beweissicherung: Hochkomplex. Sollte sie im Jahr 2018 tatsächlich abgeschlossen sein, würden voraussichtlich weitere fünf Jahre vergehen, ehe das fehlende Tunnelstück zwischen den Bahnhöfen Severinstraße und Heumarkt in Betrieb gehen könnte. Es ist zwar nur ein kurzes Stück – aber es ist entscheidend!

Die Nord-Süd-Stadtbahn wird im Endzustand eine direkte Achse vom Hauptbahnhof über die Altstadt ins dicht besiedelte Severinsviertel bis in den Süden mit drei Verknüpfungspunkten zu anderen Hauptachsen sein. Für eine Stadt wie Köln, die dem Verkehrs-Kollaps nahe ist, ist der jetzige provisorische Zustand deshalb bitter. Denn die bestehenden Innenstadtstrecken könnten eine Entlastung dringend gebrau-

Wo fährt denn jetzt meine Bahn? Die Anzeigen verraten es: Die Linie 17 fährt in beide Richtungen abwechselnd von Gleis 1 – und ebenso von Gleis 2



Zwei Skizzen zur Kölner Nord-Süd-Stadtbahn: Links der Ist-Zustand vom Dezember 2015, rechts der geplante Endzustand nach dem vollständigen Netzausbau

chen. Währenddessen soll in den kommenden Jahren bereits der dritte Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn Realität werden: Für ihn haben die Tunnelbauer hinter der Station Bonner Wall schon eine zweite Rampe angelegt. Von dort aus wird die Stadtbahn künftig auf zwei Kilometern an die Oberfläche kommen und über die Bonner Straße bis zum Verteilerkreis Süd fahren. Vier Stationen sind geplant, neue Leitungen müssen verlegt, die Straße umgestaltet, 200 Bäume gefällt und statt zehn immerhin noch drei Gebäude abgerissen werden. „Wir haben unsere Planung da noch optimiert und zwei von drei Gebäuden sind schon im Besitz der Stadt", erklärt Gerd Neweling von der Stadt Köln im Gespräch mit dem STRASSENBAHN MAGAZIN.

Mit allem drum und dran, also auch den Kosten der KVB und für alle Begleitmaßnahmen, kostet der dritte Bauabschnitt rund 84 Millionen Euro. Im Februar beginnen die ersten Arbeiten, 2018 könnte alles fertig sein.

Kompletter Tunnel wohl erst 2023 fertig

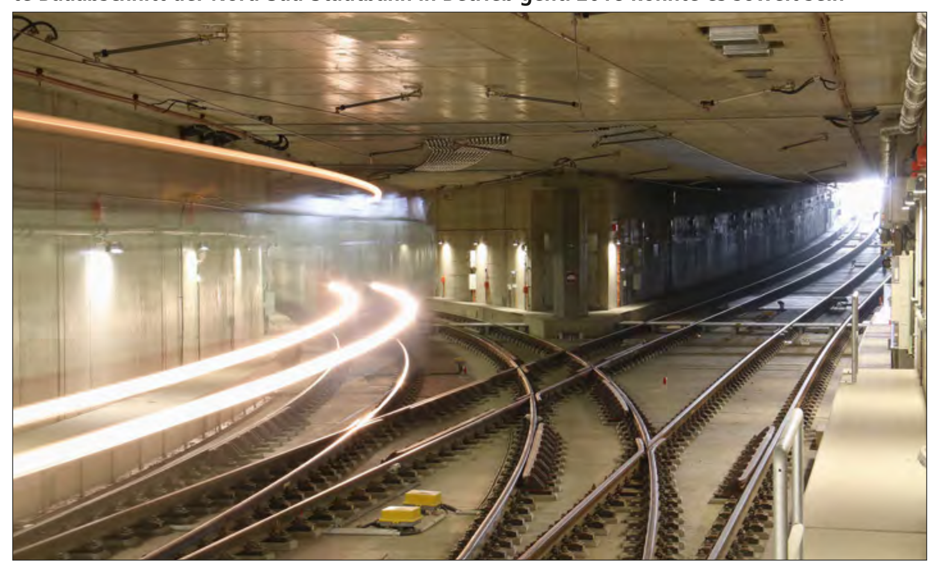
Wenn dann noch im Jahr 2023 der fehlende Verbindungstunnel mit zwölf Jahren Verspätung tatsächlich in Betrieb geht, ist das Milliarden-Puzzle Nord-Süd-Stadtbahn endlich komplett. Die Linie 5 würde nach aktuellen Planungen die Bauabschnitte 1 und 3 befahren, also vom Hauptbahnhof durch den ganzen Nord-Süd-Tunnel bis zur Arnoldshöhe am Verteilerkreis Süd. Die Linie 16 würde die Abschnitte 1 und 2 befahren, also am Bonner Wall abzweigen, um auf ihre bisherige Strecke an der Oberfläche zu gelangen. Die übrige, oberirdische Streckenführung durch die Innenstadt über Barbarossaplatz entfällt, der kurze Abschnitt zwischen Chlodwigplatz und Südbrücke verliert den Linienverkehr. Bis es soweit ist, vergeht noch viel Zeit – deshalb hatte sich der Kölner Stadtrat im Jahr 2013 auch entschieden, mit der neuen Linie 17 schon jetzt ein weiteres Teilstück der Nord-Süd-Stadtbahn provisorisch in Betrieb zu nehmen.

Zu groß war unter anderem auch das Risiko, dass technische Anlagen Schaden nehmen könnten, wenn sie jahrelang nutzlos im Tunnel auf ihren Einsatz warten. Ganz billig ist allerdings auch die Linie 17 nicht: Rund 7,5 Millionen Euro Zusatzkosten sind entstanden, um den provisorischen Betrieb möglich zu machen. Ein Betrieb, an den sich die Kölner erst einmal gewöhnen müssen.



An der Schönhauserstraße hält die Linie 17 wieder im Tageslicht – in der Hauptverkehrszeit führen ein paar Fahrten sogar bis Sürth

Hinter dem Bonner Wall wartet schon die Rampe Richtung Bonner Straße darauf, dass der dritte Bauabschnitt der Nord-Süd-Stadtbahn in Betrieb geht. 2018 könnte es soweit sein



Linie 17 im Geisterbetrieb

Denn die Linie 17 ist anders. Sie fährt, wie es ihr gerade passt – zumindest, was die Gleise angeht! Die 17 fährt regelmäßig „falsch herum" durch den Tunnel. Am Bahnsteig Richtung Rodenkirchen hält plötzlich eine Bahn zur Severinstraße. Oder umgekehrt. Was steckt hinter diesem kuriosen Betrieb? Die Antwort ist verblüffend einfach: Ein fehlender Gleiswechsel!

Da die Gleise durch zwei getrennte Tunnelröhren verlaufen, war es nicht möglich, vor der Endstation Severinstraße ein Gleiskreuz einzubauen. Erst hinter dem Bonner Wall verlaufen die Gleise wieder parallel in einer Röhre, erst dort können die Stadtbahnen die Seiten wechseln. Die KVB müssen die Züge deshalb abwechselnd in die Röhren schicken: Der Zug, der auf der „richtigen" Seite zur Severinstraße fährt, muss auf dem gleichen Gleis „falsch herum" durch alle Stationen bis zum Bonner Wall zurück, während zeitgleich der nächste Kurs auf dem „falschen" Gleis zur Severinstraße fährt.

Grundsätzlich ist das kein Problem, weil fast alle Stationen Mittelbahnsteige haben und die Fahrgäste über Anzeigen und mit Durchsagen darauf aufmerksam gemacht werden, wo denn nun welcher Zug abfährt. Nur am Bonner Wall gibt es getrennte Bahnsteige auf der rechten Seite. Hier heißt es also: Vorher genau checken, auf welchem der beiden Bahnsteige nun die gewünschte Bahn kommt. Die örtliche Presse nennt das ganze „Bahnsteig-Falle", zeigt Fotos von einer verwirrten Frau, die sich die Haare rauft. Aber in Fallen tappt nur, wer Ohren und Augen nicht offen hat.

Im Moment stellt sich noch die Frage, ob es im Tunnel künftig nicht noch verzwickter wird. Noch ist nämlich offen, wie der dritte Bauabschnitt ab 2018 betrieben wird, bis der komplette Nord-Süd-Tunnel



Gut, den Längsten haben die Kölner nicht – zumindest zwischen Kartäuser Hof und Chlodwigplatz ist der Tunnelabschnitt so kurz, dass die Fahrgäste „Ihre" 17 schon eine Station vorher sehen können

Kommentar

Leben mit einem Zwischenstand

Natürlich ist die Linie 17 nicht das Wahre. Der komplette Nord-Süd-Tunnel ist in dieser Form noch nicht das Wahre. Die Fertigstellung des kompletten Tunnels sollte besser gestern als heute geschehen – aber: In der Vergangenheit sind beim Bau der Nord-Süd-Stadtbahn gravierende Fehler gemacht worden und tragische Unglücke passiert: Ein Kirchturm hat sich zur Seite geneigt, das Rathaus hat sich abgesenkt, das Stadtarchiv ist verschwunden.

Das alles ist schlimm, die genauen Ursachen und Schuldigen müssen dringend gefunden werden. Aber das dauert eben noch. Deshalb war es die einzig richtige Entscheidung, mit der Linie 17 den nächsten Tunnel-Abschnitt provisorisch in Betrieb zu nehmen. „Die Strecke, die die 17 durch den Tunnel fährt, können wir in zehn Minuten laufen", meinten einige Kölner in der Presse. Mag sein, aber die 17 kann ja mehr: Sie bietet an der Severinstraße eine sinnvolle Verknüpfung zu den Linien 3 und 4 auf die andere Rheinseite und eine schnelle Verbindung in den Kölner Süden.

Ich wünsche den Kölnern, dass das neue Angebot bei den Fahrgästen ankommt und dass der Rest-Tunnel schnellstmöglich fertig wird. Denn eines ist klar: Ist die Nord-Süd-Stadtbahn einmal komplett in Betrieb, wird sie unverzichtbar sein. Unsere Nachfolgegeneration wird sich nicht mehr an die Strapazen der Bauzeit erinnern. Für sie wird es selbstverständlich sein, dass der Kölner Nahverkehr diese wichtige Verbindung bietet. CHRISTIAN LÜCKER

fertig ist. Denn eine zweite provisorische Linie dürfte der Tunnel im Wechselbetrieb nicht verkraften. „Wir wollen uns mit der KVB zu dem Thema bald zusammen setzen. Einen sofortigen Betrieb nach Fertigstellung des dritten Bauabschnittes würden wir begrüßen", sagt Gerd Neveling von der Stadt Köln. Immerhin hat der Abschnitt den gleichen Verkehrswert wie der Tunnel zu nicht mal einem Zehntel des Preises.

So oder so: Kölns neue Oberbürgermeisterin Henriette Reker hat sich bei der Eröffnung der Linie 17 für den Ausbau des Kölner Nahverkehrs ausgesprochen. Auf dass beim nächsten Großprojekt alles reibungsloser funktioniert! CHRISTIAN LÜCKER



Im Hintergrund grüßt der „Tele-Spargel“: Wagen 2061 auf der Linie M2 in der Prenzlauer Allee – diese Linie wird auf 2,3 Kilometern des Tram-Marathons durch Berlin benutzt BRIAN TURNER



ILLUSTRATION: SEBASTION DREIFKE

Tram-Marathon „Berliner Art“

77 Kilometer durch Berlin ■ Im SM-Jubiläumsheft 10/2014 berichtete Christian Lücker über seinen 300 Kilometer-Tramathlon durch Nordrhein-Westfalen. Geht so etwas auch in Berlin? Ulf Lieberwirth nahm sich der Sache an und kam auf 77 Kilometer Straßenbahnfahrt, ohne ein Streckenstück doppelt zu befahren. Dafür musste er aber 22 Mal umsteigen …

Bei der Lektüre des nordrhein-westfälischen Tramathlons kam ich auf die Idee, was tief im Westen geht, sollte hier in Berlin auch möglich sein. Nach einer Nacht darüber schlafen war klar: 300 Kilometer werden es nicht! Das haben die Frontstadt-Berliner verbaselt. 1967 fuhr im Westteil die letzte Tram. Was nachwendisch wieder neu entstand: Naja, klotzen ist anders! Trotzdem beschloss ich, den Fehdehandschuh aufzuheben. Wie weit komme ich mit der Straßenbahn, ohne zwischendurch U- oder S-Bahn oder den Bus zu nutzen? Fußmärsche bis zu 300 Meter sollten aber erlaubt sein. Warum, wird schnell deutlich. Und Streckenabschnitt doppelt befahren, das ging gar nicht.

Die etwas andere Straßenbahnstadt!

Straßenbahn fahren in Berlin hat Tücken. Anschlüsse, die laut Fahrplan möglich wären, sind real selten zu schaffen. Viele Umsteigepunkte liegen an großen Kreuzungen. Dabei müssen schon mal drei Ampeln passiert und 200 Meter Weg zurückgelegt werden. Tramkundenfreundliche Ampeln fallen in die Rubrik: Träume weiter! Bei Taktzeiten, oft unter zehn Minuten, kein wirklicher Beinbruch. Berliner Straßenbahnen sind kaum pünktlich – eben echte Straßenbahnen, die immer im Stau stehen. Da geht schon mal die halbe Fahrzeit der M10 zum Passieren des Knotens am U-Bahnhof Eberswalder Straße drauf. Stadtbahncharakter findet man allenfalls auf einigen Streckenabschnitten in Marzahn, Neu-Hohenschönhausen oder Hellersdorf. Der Uneingeweihte achte auf die Zielangaben! Gleiche Liniennummern bedeuten längst nicht gleiche Endpunkte! Oft enden Kurse schon einige Stationen vorher. Wendeschleifen existieren in Berlin zur Genüge.

Start vor der Stadt

Unser Vorhaben startet „jotwedeh“: An der Schleife der Schöneicher-Rüdersdorfer-Straßenbahn in Alt-Rüdersdorf, Liniennummer 88, übrigens die einzige Linie der Hauptstadtregion mit Spurweite 1.000 mm. Sie bringt uns über 14 Kilometer nach Berlin-Friedrichshagen. Rüdersdorf, bekannt durch Kalkbergbau und Zementindustrie, entstand 1931 aus Tasdorf, Kalkberge und Rüdersdorf. Ausgerechnet der kleinste Ortsteil war namensgebend. Doch nun setzt sich der Tatra KTNF6 (ex Cottbus) mit Niederflurteil in Bewegung und liefert sich ein Rennen mit einem Pferdefuhrwerk. Der folgende Streckenteil entstand erst 1977 als Ersatz für die alte Trasse durch die Redernstraße, die ebenso wie große Teile des Ortsteils Kalkberge seinerzeit dem ausgreifenden Bergbau weichen musste. Die markante Kalkberger Kirche gibt es noch. In ihrem Schatten liegen noch einige der alten Gleise. Der Museumspark Rüdersdorf bietet Jeeptouren durch Alt-Kalkberge. Hinter der riesigen Autobahnbrücke beginnt freies Feld. Die nächsten Haltestellen heißen Berghof und Berghof-Weiche. Wer hier aussteigen möchte, muss das durch Knopfdruck kundtun. Kurzfristig entschließe ich mich auszusteigen.

Ein Hauch von Ruhrpott

Aus Friedrichshagen kommt ein DÜWAG-GT 6 (ex Heidelberg) und nun bin ich mir sicher:

Liebe Tramfans aus dem Ruhrpott, wenn Ihr eine Zeitreise zur Vestischen Straßen-



LINKS Ein DÜWAG vor den Toren Berlins, wie derAutobahn-Wegweiser beweist: Die Linie 88 der Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn führt nach Berlin-Friedrichshagen
ULF LIEBERWIRTH (4)

RECHTS Hier beginnt der Tram-Marathon durch Berlin: Abfahrbereit steht der modernisierte Tatra-KTNF6 mit Niederflur-Mittelteil an der Endhaltestelle Alt-Rüdersdorf



LINKS Die Linie 88 hat Berlin-Friedrichshagen erreicht, wo unter anderem Anschluss an die S-Bahn besteht. Dieser KTN6F fällt durch seine originelle Lackierung der Stirnseite auf

bahn in den 1970er-Jahren plant, seid Ihr hier goldrichtig. Einsame Landstraße, eingleisige Straßenbahnstrecke in Seitenlage, DÜWAG-Gelenkwagen, am Horizont Industrieanlagen. Alles passt...! Man wähnt sich zwischen Herten und Marl oder Bottrop und Kirchhellen. Viel Zeit für das Idyll bleibt aber nicht: Berlin ruft!

Die Waldgartengemeinde Schöneiche bietet ein völlig anderes Bild: Villenviertel, Parks und für den Tramfreund ein kleines Depot mit Fahrzeugen aller Couleur. Die nun zweigleisige Strecke führt durch Kiefernmischwald. Dann ist sie da, die Berliner Stadtgrenze! Unsere 88 endet in einer großen Schleife am S-Bahnhof Friedrichshagen. Nun heißt es umsteigen: Zwei Ampelkreuzungen und eine Bahnunterquerung müssen bewältigt werden.

Idyll am Müggelsee

Quietschend biegt der aus Rahnsdorf kommende KT4D-Solowagen in knalligem BVG-Gelb in die Bölschestraße ein. Ach so, die Liniennummer ist die 61. Nach Köpenick,

Sehenswert in Köpenick ist das Rathaus, hier mit Tatra-KT4D 6065 und 6082 auf der BVG-Linie 61 BRIAN TURNER

Vorbei an alten Industrieanlagen führt die Linie 21, die im Verlauf der Fahrt durch Berlin auf zwei Teilstrecken benutzt wird





würden wir auch mit der 60 gelangen, aber in der Gegenrichtung! Die Linien 60 und 61 sind quasi ein siamesisches Zwillingspaar. Die 61 fährt aber die längere und schönere Strecke. Hier in der Bölschestraße fuhr die Friedrichshagener Dampf- und Pferdestraßenbahn. Im Ortszentrum wacht Ortsgründer Friedrich II. über Wochenmarkt und Christopheruskirche. Dann grüßt links die Bürgerbrauerei, jahrzehntelang Berlins größtes Brauhaus. Dass es für lange Zeit am Wasser entlang geht, wird fast nie sichtbar. Spree, Dahme und diverse Seen werden lange Strecken unsere unsichtbaren Begleiter, ohne je überquert zu werden! Am Hirschgartendreieck hat uns die Zwillingschwester 60 wieder und wird nun unzertrennlich von der 61. In Köpenick heißt es umsteigen an der Bahnhofstraße/Lindenstraße. Nicht zu verwechseln mit Bahnhofstraße/Seelenbinderstraße. Tramstationen werden in Berlin häufig nach Straßenkreuzungen benannt, so dass eine Teilbezeichnung bis zu vier mal in Folge auftritt. Wehe dem Unkundigen!

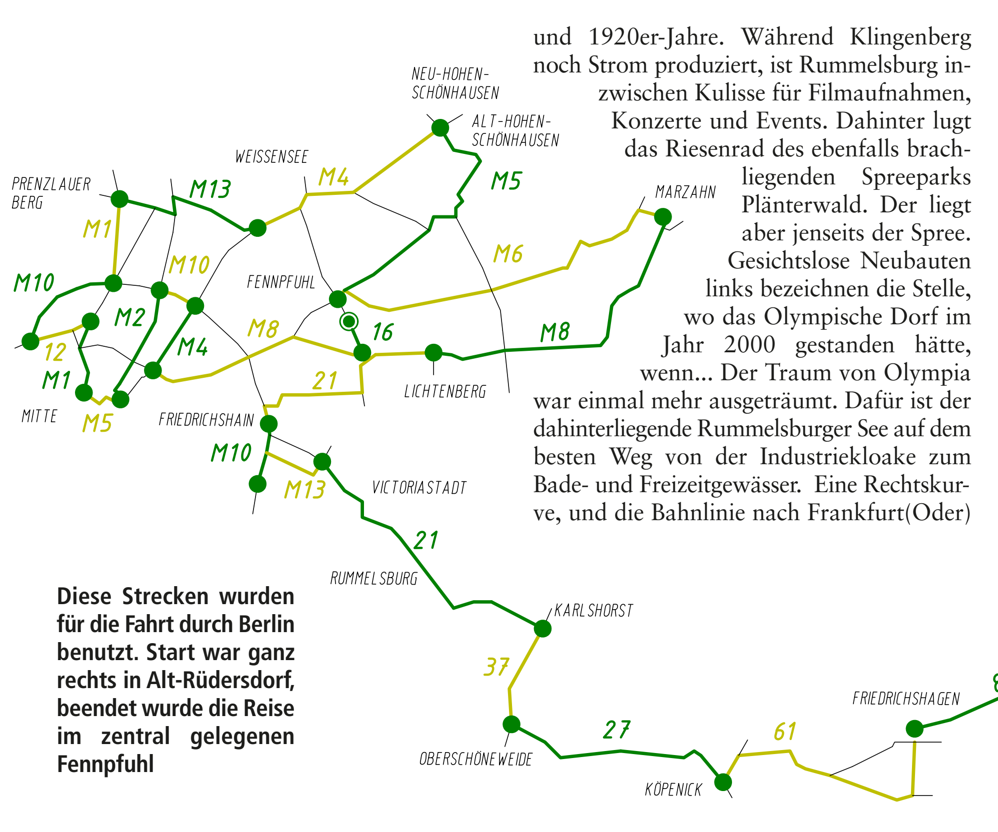
Der Weg der Schlosserjungs

Na klar: Zwei rote Ampeln. Von der Altstadt Köpenick nähert sich ein GT6 der Linie 27. Mit der wollen wir nach Oberschöneweide, 63 oder 67 gingen aber auch – natürlich vom anderen Kreuzungsast. Rechts grüßt ein schottisches Highlandcastle, es ist aber eine Oberschule. Links zur Wasserseite entstehen schicke Eigentumslofts. Baukräne sind in Berlin allgegenwärtig. Rechts ragen aber die Flutlichttürme der Alten Försterei in den Himmel. Hier ist der legendäre FC Union daheim. Die Legende erzählt von den Schöneweider Schlosserjungs, dem östlichen Gegenstück der Schalker Knappen, die in den 1920er-Jahren nach der Schicht in stickigen Fabrikhallen unter den hohen Kiefern der Wuhlheide dem runden Leder nachjagten und den Ruf von „Eisern Union“ begründeten. Aber auch vom Hauptstadtclub der kleinen Leute, der dem allmächtigen BFC des Stasichefs Mielke trotzte. Dass jedoch FDGB und Berliner SED-Bezirksleitung die Unioner unter den Fittichen hatten, wird selten erwähnt.

Wir wollen uns etwas in Oberschöneweide umtun und steigen an der Haltestelle Wilhelminenhof/Edisonstraße aus. Viele alte Fabrikhallen standen nachwendisch leer, es drohte eine Riesenbrache. Heute findet man hier Start-Up-Unternehmen, Künstlerateliers und Berlins jüngste Hochschule: Die Hochschule für Technik und Wirtschaft. Nun kommt die 37, eine KT4D-Doppeltraktion. Wir steigen ein und fahren am Westrand der Wuhlheide entlang bis Karlshorst, Treskowallee/Ehrlichstraße.

Vom „Dahlem des Ostens“ zum Heizkraftwerk

Einen Steinwurf entfernt die Trabrennbahn, deren Beliebtheitskurve nach Jahren des Niedergangs nun wieder nach oben zeigt. Auf ehemaligen Stallflächen entsteht Carlsgarten, ein riesiges Reihen- und Einfamilienhausgebiet. Karlshorst gilt schon als „Dahlem des Ostens“. Weiter bringt uns die 21, die wir schon von Schöneweide an nutzen könnten. So haben wir mit der 37 eine Linie mehr auf dem Zettel. Bezeichnenderweise kommt eine KT4D-Doppeltraktion. Keine Tramlinie ist so typisch für Ostberlin wie die 21. Abrupt folgen auf villenartige Gartenstadtbebauung an der Ehrlichstraße alte Industriebrachen am Blockdammweg. Kennzeichnend die Doppelkulisse der Kraftwerke Rummelsburg und Klingenberg, Industriearchitektur der 1900er-



Diese Strecken wurden für die Fahrt durch Berlin benutzt. Start war ganz rechts in Alt-Rüdersdorf, beendet wurde die Reise im zentral gelegenen Fennpfuhl

und 1920er-Jahre. Während Klingenberg noch Strom produziert, ist Rummelsburg inzwischen Kulisse für Filmaufnahmen, Konzerte und Events. Dahinter lugt das Riesenrad des ebenfalls brachliegenden Spreeparks Plänterwald. Der liegt aber jenseits der Spree. Gesichtslose Neubauten links bezeichnen die Stelle, wo das Olympische Dorf im Jahr 2000 gestanden hätte, wenn... Der Traum von Olympia war einmal mehr ausgeträumt. Dafür ist der dahinterliegende Rummelsburger See auf dem besten Weg von der Industriekloake zum Bade- und Freizeitgewässer. Eine Rechtskurve, und die Bahnlinie nach Frankfurt(Oder) wird unterquert, Berlins Wasserfront bleibt nun links liegen.

Victoriastadt und Boxi-Kiez

Es sind Neubauten mit schiefen Fassaden und der Schrotkugelturm, die über die Victoriastadt wachen, eine Ortsbezeichnung, die selbst den wenigsten Berlinern geläufig ist. Die kennen die Ecke als Kaskelkiez. Lange lebte der Zeichner Zille hier und fand viele „Modelle“ für seine Karikaturen. Die Tage der Tram im Kaskelkiez sind jedoch gezählt. Zukünftig soll sie direkt den Bahnhof Ostkreuz anfahren. Nimmt man das bisherige Bautempo von Tramneubauten in Berlin als Maßstab, kann es noch etwas dauern. Unsere 21 hingegen unterfährt indes die Ringbahngleise und wir sind in Friedrichshain. Genauer gesagt im Boxi-Kiez: Heißt so nach dem Boxhagener Platz, benannt wiederum nach einem Ort, von dem nicht mal der Name blieb. Filmfreunden wird der Streifen „Boxhagener Platz“ bekannt sein, der uns ins Ostberlin des Jahres 1968 führt. Heute ist hier allabendlich

Fahrtverlauf

Linie	Strecke	km
Linie 88:	Alt-Rüdersdorf (Gem. Rüdersdorf; Kr. Märkisch- Oderland) – S-Bf. Bln-Friedrichshagen (Ortst. Friedrichshagen)	14 km
Linie 61:	S-Bf.Friedrichshagen – Bahnhofstr./Lindenstr. (Ortsteil Köpenick)	5,1km
Linie 27:	Bahnhofstr./Lindenstr. – Wilhelminenhofstr./Edisonstr. (Ortsteil Oberschöneweide)	4,2 km
Linie 37:	Wilhelminenhofstr./Edisonstr. – Treskowallee/Ehrlichstr.(Ortsteil Karlshorst)	1,9 km
Linie 21:	Treskowallee/Ehrlichstr. – Boxhagener-/Holteistr.(Ortsteil Friedrichshain)	5,0 km
Linie M13:	Boxhagener-/Holteistr. – S-Bf. Warschauer Str.. (Ortsteil Friedrichshain)	1,4 km
Linie M10:	S-Bf. Warschauer Str. – U-Bf. Frankfurter Tor (Ortsteil Friedrichshain)	0,8 km
Linie 21:	U-Bf. Frankfurter Tor – Herzbergstr./Siegfriedstr. (Ortsteil Lichtenberg)	3,6 km
Linie M8:	Herzbergstr./Siegfriedstr. – Jan-Petersen-Str.(Ortsteil Marzahn)	6,4 km
Linie M6 :	Jan-Petersen-Str. – Hohenschönhausener Str./Weißenseer Weg (Ortsteil Fennpfuhl)	6,7 km
Linie M5:	Hohenschönhausener Str./Weißenseer Weg – Prerower Platz (Ortsteil Neu- Hohenschönhausen)	5,1 km
Linie M4:	Prerower Platz – Antonplatz (Ortsteil Weißensee)	4,0 km
Linie M13:	Antonplatz – Schönhauser Allee/Bornholmer Str. (Ortsteil Prenzlauer Berg)	3,0 km
Linie M1:	Schönhauser Allee/Bornholmer Str. – U-Bf. Eberswalder Str. (Ortsteil Prenzlauer Berg)	1,4 km
Linie M10:	U-Bf. Eberswalder Str. – Nordbahnhof(Ortsteil Mitte)	1,9 km
Linie 12:	Nordbahnhof – Zionskirchplatz (Ortsteil Prenzlauer Berg)	1,3 km
Linie M1:	Zionskirchplatz – Hackescher Markt (Ortsteil Mitte)	1,4 km
Linie M4/M5/M6:	Hackescher Markt – S/U-Bf. Alexanderplatz/Gontardstr. (Ortsteil Mitte)	1,0 km
Linie M2:	S/U-Bf. Alexanderplatz/Dircksenstr. – Prenzlauer Allee/Danziger Str. (Ortsteil Prenzlauer Berg)	2,3 km
Linie M10:	Prenzlauer Allee/Danziger Str. – Greifswalder Str/Danziger Str.(Ortsteil Prenzlauer Berg)	0,8 km
Linie M4:	Greifswalder Str/Danziger Str. – Mollstr./Otto-Braun-Str. (Ortsteil Mitte)	1,6 km
Linie M8:	Mollstr./Otto-Braun-Str. – Roederplatz (Ortsteil Lichtenberg)	4,2 km
Linie M13/16:	Roederplatz – Landsberger Allee/Weißenseer Weg (Ortsteil Fennpfuhl)	0,6 km

- Gesamtstrecke: ca. 77 Kilometer; Gesamtfahrzeit: 3 Stunden 38 Minuten, mit Umsteigezeiten ca. 4 Stunden 50 Minuten
- Betreiber: SRS (Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH) und BVG (Berliner Verkehrsbetriebe) im VBB (Verkehrsverbund Berlin Brandenburg)
- Fahrpreis: Tagesticket Berlin ABC = 7,40 € (Stand Dez. 2015)
- Vorsicht Falle: SRS erkennt kein Berlin-Brandenburg-Ticket und Schönes-WE-Ticket an!
- Spurweite: SRS = 1.000 mm; BVG = 1.435 mm
- Fahrzeuge: SRS = Tatra-KTNF6; DÜWAG-GT 6; BVG = Gelenktriebwagen Tatra-KT4Dmod; Gelenktriebwagen Typ GT6N (Ein- und Zweirichtung); Gelenktriebwagen Flexity (Ein- und Zweirichtung)

das Reich der Partygänger. Szenelokal reiht sich an Szenelokal und umgestiegen wird auch. Ab Boxhagener-/Holteistraße geht es erstmalig per Metrolinie weiter: mit der M13. Für Otto Normaltrambenutzer gibt es zu anderen Linien nur einen Unterschied: Die M-Linien sind stets deutlich voller! Vormittags herrscht Stille im Partykiez. Stärkung gibt es nur beim Bäcker oder im Späti, der nun eigentlich Frühi heißen müsste.

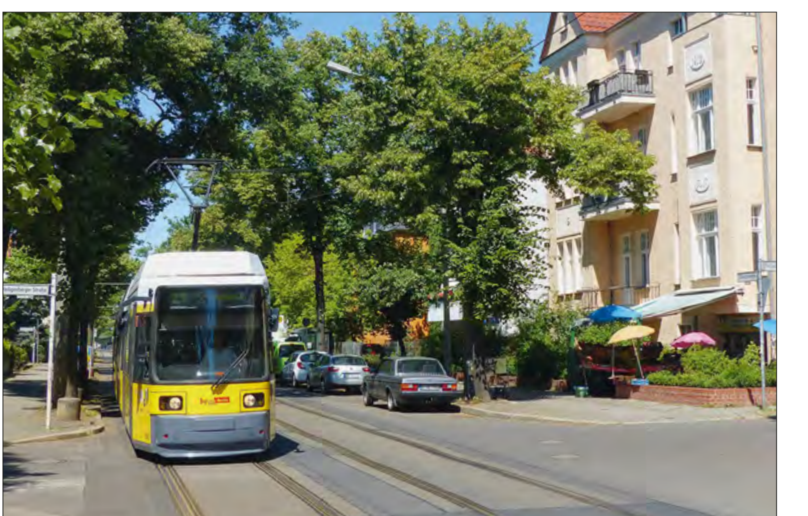
Partybahn und Klein-Hanoi

In der Warschauer Straße mit ihrem breiten Mittelstreifen heißt es wieder umsteigen in die M10, welche die Partykieze Friedrichshain und Prenzlberg verbindet. Böse Zungen behaupten, diese Linie sei die Fortsetzung der inzwischen verbotenen Bier-Bikes. Das andere Ende der M10 kriegen wir später. Im Schatten der Stalin-Hochhäuser am Frankfurter Tor wechseln wir wieder in die 21. Diesmal in einen GT 6, der uns zügig die Petersburger Straße hinauf zum kreisrunden Bersarinplatz bringt. Von da geht es wieder ostwärts, die City im Rücken. Links die einstige Fleischtheke Berlins, der Zentralviehhof, heute ein modernes Wohn- und Gewerbegebiet. Indessen geht es wieder über die Ringbahn nach Lichtenberg. Dieser Stadtbezirk begann seine Karriere als märkisches Dörflein. Davon zeugt die fast 700-jährige einstige Dorfkirche am Loeperplatz. Die Haltestelle Möllendorf-/Storkower Straße wird dominiert vom Neubau einer vietnamesischen Bank. Lichtenberg hat den größten vietnamesischen Bevölkerungsanteil Berlins. In der Herzbergstraße befindet sich im einstigen VEB Elektrokohle das Dong-Xuan-Center, ein riesiger Gewerbepark mit ausschließlich vietnamesischen Geschäften, Gaststätten, Friseuren, KfZ-Werkstätten oder Fahrschulen. Sogar ein eigenes Standesamt soll es geben.

Von Herzberge nach Marzahn

Die Haltestelle Herzberg-/Siegfriedstraße bedeutet Abschied von der 21, die nun zum Bahnhof Lichtenberg abbiegt. Die olle „Berlin-Omi“ war mir echt ans Herz gewachsen. Als Entschädigung kommt nun ein langer Flexity-Zug der M8 daher. Es geht über eine Strecke, mit der 1975 die Renaissance des jahrelang geschrumpften Ostberliner Straßenbahnnetzes begann. Links lugt das evangelische Krankenhaus „Königin Elisabeth-Herzberge“ aus dem Park. Zu DDR-Zeiten sagten die Ostberliner nur „Herzberge“ und meinten das, was dem Westberliner „Bonnies Ranch“ (Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik) war.

Schnurstracks rauscht der Flexity über Gleise, die zwischen 1979 und 1982 entstanden sind. Wir durchqueren nun Marzahn, das die DDR-Führung in den 1970er- und 1980er-Jahren aus den Boden stampfen ließ, während in den traditionellen Wohnvierteln in Friedrichshain und Prenzl’berg Tausende Wohnungen verfielen. Die Tram fährt hier fast ausschließlich auf eigenen Gleisen in Mittel- oder Seitenlage. Bis 1975 war Marzahn eher ein märkisches Dorf am Rand der Metropole und mit einer Obuslinie mit dem Zentrum der DDR-Hauptstadt verbunden. Von der dörflichen Vergangenheit zeugt die alte Dorfkirche und die hölzerne Bockwindmühle, die allerdings in den 1980er-Jahren neu errichtet wurde. In der Jan-Petersen-Straße wartet die M6, während die M8 nach Ahrensfelde entschwindet. Die M6, eine GT6-Doppeltraktion, kommt aus Hellersdorf und bringt uns durch die Landsberger Allee vorbei am Einkaufspalast „Eastgate“ und dem S-Bahnhof Marzahn nach Fennpfuhl. Das heißt erst seit einigen Jahre so und trug zu DDR-Zeiten den sper-



LINKS Gepflegt zeigen sich die Gründerzeit-Häuser in der Ehrlichstraße, einer grünen Oase mit villenartiger Gartenstadtbebauung. Schon ein paar Hundert Meter weiter wird sich die Szenerie ändern



Im Verlauf der benutzten Linie M 13 wird auch die alte Lichtenberger Dorfkirche passiert





LINKS UNTEN An der Haltestelle Herzbergstraße/Siegfriedstraße wird von der 21 in einen Flexity-Zug der Linie M8 umgestiegen. Die Herzbergstraße selbst beherrscht das Dong-Xuai-Center, ein Einkaufszentrum fest in vietnamesischer Hand ULF LIEBERWIRTH (3)



Marzahn mit seinen Plattenbauten im Zuge der Linie M8. Die Windmühle ist erst in den 1980er-Jahren entstanden und soll an den dörflichen Charakter von Alt-Marzahn erinnern



Ein GT6NZR passiert im Verlauf der Linie M10 das Naturkundemuseum in der Nähe des Hauptbahnhofs FREDERIK BUCHLEITNER



Am Prerower Platz erinnert dieses Fragment an alte Berliner Straßenbahnzeiten

Tipps für Zwischenaufenthalte

- Museumspark Rüdersdorf: Spannendes über Kalkabbau- und Verarbeitung
  Linie 88: Haltestelle Torellplatz oder Heinitzstraße
- „Kid Creole"-Cajun-Restaurant (Louisiana-Küche) 12587 Bölschestr. 10
  Linie 61 Hst. Müggelseedamm/ Bölschestr.
- „Pfeffer und Salz" 12459 Weiskopfstr.16
  Vegetarisch! Linien 27, 63, 67; Hst. Parkstr
- „Hafenküche" -Berlins maritime Seite – direkt am Rummelsburger See – Zur alten Flussbadeanstalt
  Linie 21 Hst. Gustav-Holtzmann-Str.
- „Hops and Barley"- Hausbrauerei im Szenekiez und Obdach für Gladbach-Fans tief im Osten
  Linie M13 Hst. Wühlischstr./Gärtnerstr. (genau vor der Tür!)
- „Schalander-Hausbrauerei"- Schwäbische Craftbeer-Insel und SC Freiburg-Fankneipe
  10247 Bänschstr. 91
  Linie 21 Hst. Samariterstr.
- Lucia-Weihnachtsmarkt in der Kulturbrauerei – Ein Muss für Skandinavienfans!
  Linie M10 Hst. Eberswalder Str.
- Mauerpark – Bernauer Straße – Stöbern auf dem Flohmarkt; Championsleague schauen bei „Tante Käthe" oder einfach nur Chillen
  Linie M10 Hst. Friedr.-Ludw.-Jahn-Sportpark oder Wolliner Str.
- Berlin Dungeon – Das ultimative Grusel-Erlebnis 10178 Spandauer Str. 2
  M4/M5/M6 Hst. Hackescher Markt oder Spandauer Str./Marienkirche
- „Maseltopf" – jüdische und Israelische Küche 10405 Rykestr. 2
  Linie M2 Hst. Knaackstr. oder Marienburger Str.
- Kontor Eismanufaktur – Vegane Eiskreationen-Genuss ohne Reue!?
  10435 Danziger Str.65
  Linie M2/M10 Hst. Prenzlauer Allee/Danziger Str.

rigen Namen Leninallee/Ho Chi Minh-Straße. An der Haltestelle Hohenschönhausener Straße/Weißenseer Weg steigen wir um.

Im großen Bogen bis Weißensee

Unsere nächste M-Linie ist die M5. Wir machen es uns ein bisschen bequem. Bis zum nächsten Umsteigen bleibt Zeit. Es geht zunächst am Wellblechpalast vorbei, einst gefürchtete Spielstätte der Eisbären, dem mehrfachen deutschen Eishockeymeister, früher DDR-Meister SC Dynamo Berlin und nach dem BFC Dynamo Erich Mielkes zweitliebstes Spielzeug! Die Konrad-Wolf-Straße führt durch das bürgerliche Alt-Hohenschönhausen. Mancher erinnert sich noch an die gute alte 63, die hier in den 1970er-Jahren auf abenteuerlicher Gleislage der Gartenstadt entgegen schaukelte. In der Wartenberger Straße erstrecken sich zu unserer Linken schier endlose Kleingartenanlagen. Berlin ist eben auch eine Laubenpieperstadt und einst strömten Familien sonntags per Straßenbahn aus engen Hinterhofquartieren „ins Jrüne"! Rechts harren schaurige Plattenbauruinen einstiger Arbeiterwohnheime ihres Abrisses. Der Prerower Platz in Neu-Hohenschönhausen wird vom Lindencenter dominiert. Wieder ein Riesen-Einkaufstempel statt gemütlicher Kiezläden. Aus Falkenberg eilt ein Flexityzug der Linie M4 heran und es geht unwiderruflich gen City, zunächst durch tristes Niemandsland, bis Weißensee folgt. Hinter grünen Bäumen versteckt liegt das namengebende Gewässer. Serienfans mögen sich nun vorstellen, wie Jörg Hartmann alias Stasioffizier Falk Kupfer hier sein Unwesen trieb. Weißensee ist eher ein bunter, netter Bezirk, fast etwas kleinstädtisch. Am Antonplatz ist Wochenmarkt, und wir ge-

Der Bahnhof Alexanderplatz ist ein wichtiger Verkehrsknoten, wie diese Aufnahme von Brian Turner mit einem Zug der Linie M5 sowie einer S-Bahn beweisen. Rechts die Bahnhofshalle, dahinter der Fernsehturm

nießen es, vor den Toren des legendären Kinos „Toni“ in Leckereien aller Art herumzustöbern. Wir fahren mit der schon bekannten M13 Richtung Westen, statt über die Greifswalder direkt ins Zentrum zu düsen. Schließlich soll unser Kilometerkonto noch wachsen.

Kultbezirk Prenzl’berg

Kaum merklich geht der Westen Weißensees in den Prenzlauer Berg über, an der Prenzlauer Promenade treffen sich beide Ortsteile sowie Pankow. Durch die Wisbyer mit dem breiten Mittelstreifen surfen wir bis zur Haltestelle Schönhauser Allee/Bornholmer Straße an der Grenze zwischen Pankow und Prenzl’berg entlang. Die M13 verkehrt geradeaus durch die Bornholmer weiter Richtung Wedding. 1995 fuhr mit der 23 erstmals seit 28 Jahren wieder eine Straßenbahn in den ehemaligen Westteil. Für uns wäre es eine Sackgasse, weshalb wir in die aus Rosenthal kommende M1 steigen. Unterm Magistratsschirm, wie das legendäre Hochbahnviadukt der U2 in der Schönhauser Allee genannt wird, geht es Richtung Süden.

Es lohnt ein Blick auf die prächtigen Gründerzeitblöcke beiderseits der Allee. Die Mansardenfenster in einigen Eckhäusern erinnern an den wunderschönen DDR-Rocksong „Komm auf mein Schloss Ecke Schönhauser“ der Gruppe Keks. Durch die Stargarder Straße grüßt der Turm der Gethsemanekirche. Herbst 1989 stand es hier Spitz auf Knopf! Dann ist die Station Eberswalder Straße erreicht. Hier ist erst mal ‘ne Currywurst bei Konopke Pflicht! Dazu bleibt reichlich Zeit, denn die M10, die uns weiter Richtung Nordbahnhof bringt, quält sich erst mal über die vielbefahrene Kreuzung. Mit der Wurst im Magen steigen wir in den Flexity, der kurz danach die einstige Schleife Eberswalde Straße passiert. Damals endete die Linie 13 hier fast im Schatten der Mauer. Bedrohlich wirken die Flutlichtmasten des Jahnsportparks, einst Spielstätte des BFC Dynamo. Wie die zehn DDR-Meistertitel am Stück zu Stande kamen, ist wohl ein offenes Geheimnis.

Wenige Meter im einstigen Westen

Dann durchfahren wir doch ein kleines Stück ehemaliges Westberlin. Die Strecke

Mitten in der Stadt: Am Hackeschen Markt pulsiert das Leben, Einzelhandelsgeschäfte ziehen die Kundschaft an – zahlreiche Einkäufer dürften für die Anreise die M1 benutzen

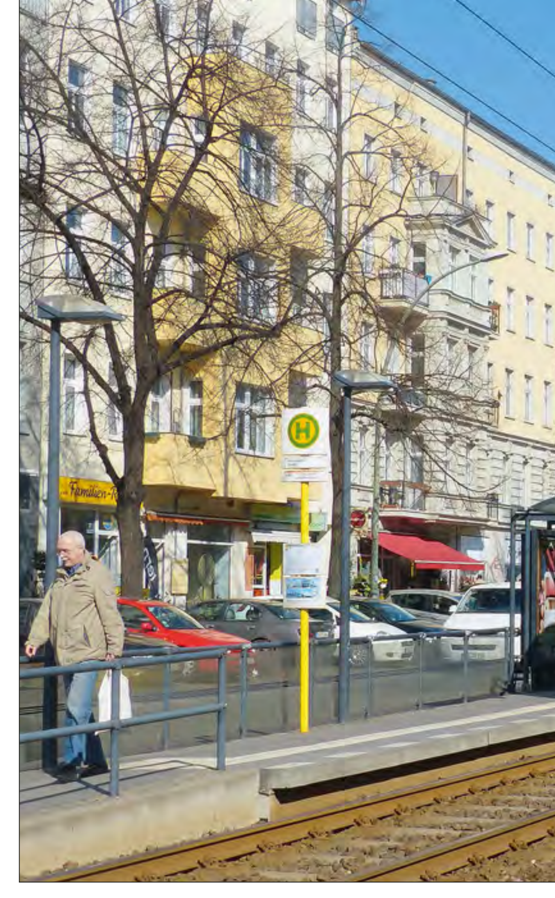


Fünf Kilometer der Linie M 5 werden befahren: In der Wartenberger Straße begegnen sich zwei GT6NZR, die Streckenführung auf eigenen Gleiskörper ermöglicht hier einen zügigen Betrieb ULF LIEBERWIRTH (4)





Mit der M4 geht es vom Hackeschen Markt zum Alexanderplatz, ein siebenteiliger Flexity ist hier in der Spandauer Straße zu sehen



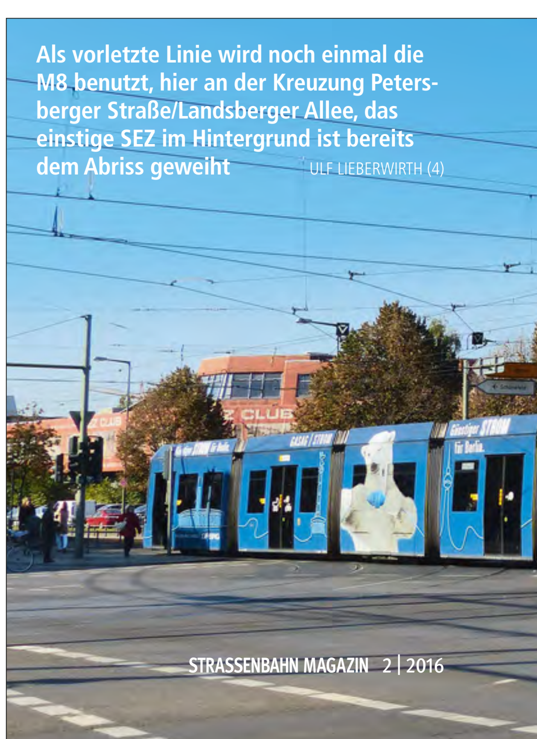


Die M5 am Platz der Vereinten Nationen mit reichlich „Arbeiterschließfächern“ als Kulisse



Noch einmal der Alexanderplatz, dieses Mal mit einer M 4 nach Falkenberg und der berühmten Weltzeituhr, einem Relikt aus DDR-Zeiten BRIAN TURNER

am Mauerpark in der Bernauer Straße war schon Thema im SM. Bis Ende August 2015 hieß die M10-Endstelle Nordbahnhof, seitdem geht es weiter bis Moabit. Wir wechseln in die vom Kupfergraben kommende 12, die uns nach drei Haltestellen zum Zionskirchplatz bringt. Im namengebenden Gotteshaus versammelten sich seinerzeit häufig DDR-Oppositionelle. Für uns geht es mit der M1 zum Hackeschen Markt mit den berühmten Hackeschen Höfen. Umstieg zur M5 bedeutet hier 300 Meter Fußweg. Der Umstieg am Monbijouplatz wäre stressfreier gewesen. Nur hätten wir dann die Station Hackescher Markt doppelt durchfahren – eindeutiger Regelverstoß.



Als vorletzte Linie wird noch einmal die M8 benutzt, hier an der Kreuzung Petersberger Straße/Landsberger Allee, das einstige SEZ im Hintergrund ist bereits dem Abriss geweiht ULF LIEBERWIRTH (4)





LINKS **Bald ist es geschafft, nur noch wenige Kilometer liegen vor dem Berlin-Reisenden: Hier fährt ein fünfteiliger Flexity in die Haltestelle Marienburger Straße ein**

Mit der M5 sind wir schnell am S- und U-Bahnhof Alexanderplatz in der Gontardstraße.

Schlussspurt nach Fennpfuhl!

Wir durcheilen das Bahnhofsgebäude zur Dircksenstraße, wo die M2 wartet, mit der es nach rechts in die Karl-Liebknecht-Straße geht. Linkerhand „erschlägt“ uns der „Memi“, im Ranking um Berlins hässlichstem Plattenbau unangefochtener Spitzenreiter. Nachdem wir rechts den Marien- und Nikolaifriedhof und den Georgenfriedhof mit zahlreichen Gräbern Prominenter hinter uns gelassen haben, steigt die Prenzlauer Allee merklich an. Der Ortsname Prenzlauer Berg kommt nicht von ungefähr. Er gehört zum Barnim, einem Höhenzug, der sich von hier nordostwärts bis an die Oder erstreckt, wo er fast Mittelgebirgscharakter zeigt. Am Halt Prenzlauer Allee/Danziger Straße tauschen wir die M2 mit Partytram M10, danach diese mit der M4. Die rollt die Greifswalder Straße wieder bergab. Wir wollen ja auch ein paar Kilometer machen. Der nächste Umstieg heißt Moll-/Otto-Braun-Straße. Mit der M8 neigt sich unsere Tour dem Ende entgegen, doch es lohnt sich, bis zum Schluss aufmerksam nach links und rechts zu schauen. Der Platz der Vereinten Nationen hieß mal Leninplatz. Jeder wird sich an das davonschwebende Denkmal des russischen Revolutionärs im Film „Good bye Lenin“ erinnern. Der Volkspark Friedrichshain wird vom Mont Klamott gekrönt, dem „Dach von Berlin“ aus dem Hit der DDR-Band Silly mit der unvergessenen Tamara Danz. Das Sport- und Erholungszentrum Ecke Petersburger Straße hat wirklich schon bessere Zeiten erlebt. Weiter geht es durch die Landsberger Allee. Am gleichnamigen S-Bahnhof wird ein letztes Mal die Ringbahn gekreuzt. Die Karl-Lade-Straße wird von Plattenbauten gesäumt. Am Roederplatz steigen wir ein letztes Mal um. Ein GT6N der Linie 16 bringt uns noch eine Station nordwärts zur Landsberger Allee/Weißenseer Weg. Hier in der „Hochhausidylle“ Fennpfuhls ist unvermeidlich der Ort erreicht, von dem es nicht weiter geht, ohne einen Halt zweimal anzufahren. Geschafft, 77 Kilometer Straßenbahnfahrt mit 22 Mal Umsteigen und einigen Zwischenaufenthalten liegen hinter uns.

ULF LIEBERWIRTH





Mit Schleife: Bei der Abschiedsfahrt am 28. November 2015 traf der Vierwagenzug vormittags in Norderstedt-Mitte ein allerletztes Mal auf einen Zug der AKN am selben Bahnsteig
ALLE AUFNAHMEN: FRANK MUTH

Abschied von Hamburgs Sparmobil

DT2 in Hamburg abgestellt ■ Fünf Jahrzehnte prägten sie das Erscheinungsbild der Hamburger U-Bahn: Am 28. November 2015 fuhren die letzten Einheiten des Typs DT2 aufs Abstellgleis. Schon 2004 waren sie aus dem Plandienst verschwunden, blieben aber als Reservefahrzeuge unverzichtbar

Die Entwicklung des DT2 hatte etwa zeitgleich mit der politischen Weichenstellung des Senats begonnen, die Hauptströme des Nahverkehrs unter die Erde zu verlegen und so die Hamburger Straßen durch Abbau der Straßenbahn zu entlasten. Dazu sollte die seit 1912 vorhandene U-Bahn erweitert werden. Dieses Konzept fand breite Zustimmung in Politik und Öffentlichkeit, und so investierte der Stadtstaat auch tatsächlich große Summen (noch ohne Bundeshilfe) in den Tunnelbau!

Auch wenn Hamburg nur die eigentliche Tunnel-Infrastruktur finanzierte, wurde die Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) dadurch aber in die Lage versetzt, ihre U-Bahn auszuweiten und so ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Hauptkonkurrenten Auto erheblich zu verbessern! Da die wirtschaftliche Lage der Hochbahn trotz großer Rationalisierungsanstrengungen schwierig geblieben war, hatten die Mittel für viele Modernisierungen, Netzausbauten und Angebotsausweitungen gefehlt, was Bürger, Politiker und Zeitungen auch oft und viel kritisierten. Hinzu kam die Fahrgastabwanderung zum Auto. Nun konnte die Hochbahn ihre Investitionen auf die Finanzierung der neuen Streckenausrüstung,



Tagsüber reichten auf der U3 im Jahr 1973 Vier-Wagenzüge völlig aus. Am Barmbeker Bahnsteig steht Wagen 9225 an der Spitze. Die Einheit stammt aus der kleinen dritten Serie (DT2.3) von 1964, die schon 1995 verschrottet wurde FOTO: KEY STEHR



Innenansicht bei der letzten Planfahrt mit Blick in Richtung Fahrerkabine. Polstersitze in Blau und Innenwände in Gelb waren zum Schluss üblich



Kein Durchblick und natürlich auch kein Durchgang: die beiden Wagenenden über dem gemeinsamen Mitteldrehgestell

Werkstätten, Depots und Fahrzeuge konzentrieren und erhielt so eine Perspektive: Bei einem zügigen Fortschritt des U-Bahnbaus wäre das Unternehmen bald in vielen Stadtteilen durch neue Strecken modern in Erscheinung getreten.

Erneuerung des Fuhrparks

Zunächst ging die Hochbahn nun die für ein positives Ansehen des Nahverkehrs so wichtige breite Erneuerung des überalterten Fuhrparks an: Im Straßenbahnbereich konnten durch den Rückbau die bis zu 65 Jahre alten Zweiachser zügig abgestellt werden. Der Einsatz der älteren Vierachser V2, V3 und V5 und der ungeliebten Umbau-Gelenkwagen VG in den Hauptverkehrszeiten endete wenige Jahre später. Dafür erschienen moderne Busse im Straßenbild.

Die letzten Hamburger DT2

2005 bis 2015 waren noch 15 Einheiten DT2E (ex DT2.5) vorhanden, davon im November 2015 noch betriebsbereit: 752, 753, <u>758</u>, 763, 767, <u>768</u>, <u>771</u>, 779, 780, 781, 782, 791

(unterstrichen = Einheiten der Abschiedsfahrt)

Nach Wiederaufnahme des U-Bahnbaus im Jahre 1955 hatte die Hochbahn zunächst für den zusätzlichen Fahrzeugbedarf Doppeltriebwagen des Typs DT1 entwickelt, die ab 1958 ausgeliefert wurden. Im Hinblick auf den erwarteten schnellen Netzausbau wurden ab 1959 außerdem die 102 jüngsten Altwagen (damals zwischen 31 und 35 Jahre alt) grundlegend mit einem Aufbau aus Nirosta-Stahl zur Baureihe TU2 modernisiert, der aus Kostengründen nicht lackiert wurde. Doch 287 Altwagen bzw. Wiederaufbaufahrzeuge der U-Bahn sollten bald ersetzt und der Fuhrpark für ein erweitertes Netz vergrößert werden. Dafür setzte die Hochbahn 1958 aber nicht auf den neuen spurtstarken Typ DT1, denn dieser fiel zunächst durch eine hohe Störanfälligkeit auf. Außerdem war er zu schwer und wurde von acht 74-kW-Motoren angetrieben.

Modern und kostengünstig

Um finanziell über die Runden zu kommen, hatte die Hochbahn ab 1950 versucht, den Einsatz modernster Technologien zu forcieren und dabei möglichst große Rationalisierungseffekte auszuschöpfen. Ab 1959 konzipierten daher der U-Bahn-Werkstattleiter Dr.-Ing. Karl Lippacher und der Ingenieur O.W.O. Schulz von Falkenried gemeinsam mit LHB Salzgitter und der für die elektrische Ausrüstung zuständigen Firma Kiepe einen neuen Doppeltriebwagen DT2, der wesentlich leichter, in Anschaffung und Betrieb billiger und für die Fahrgäste noch komfortabler werden sollte. Dabei konnten die Hauptwerkstätten auf ihre vielfältigen Erfahrungen im Bau, Umbau und Wiederaufbau von U-Bahn- und Straßenbahnwagen zurückgreifen.

Durch eine neuartige Stahl-Leichtbauweise sollte eine Fahrzeugeinheit nur noch auf sechs statt acht Achsen rollen und mit knapp 35 Tonnen deutlich leichter als der ca. 50 Tonnen schwere DT1 werden und so mit vier statt acht Motoren auskommen. Die vier 80-kW-Motoren machten den DT2 mit 0,8 m/sec2 Anfangsbeschleunigung allerdings weniger spurtstark als den DT1 (1,14 m /sec2) und maximal 70 statt 80 km/h schnell. Das hielt man im U-Bahnbetrieb für ausreichend. Jede Wagenhälfte war rund 13,7 Meter lang und knapp 2,51 Me-

Am 22. Juni 1966 ist ein DT2-Zug in die Station Landungsbrücken eingefahren. Die Züge tragen wenige Montage vor dem Start des Verkehrsverbunds noch keine Linienbezeichnungen

FOTO: DR. R. LÖTTGERS, ARCHIV MUTH





Am selben Tag kam Dr. Löttgers auch zur Endstation Ohlstedt im Nordosten Hamburgs, wo ein Vier-Wagen-Zug aus DT2 auf den Beginn seiner einstündigen Fahrt zum Ochsenzoll wartet

ter breit. Die Seitenwände bestanden nach den guten Erfahrungen beim TU2 aus unlackiertem, gesickten Nirosta-Stahl. Die beiden außen aufgesetzt laufenden Doppelschiebetüren und die Stirnwände waren orangerot lackiert. Bei den ersten 100 Einheiten hatten in der Mitte zwei einachsige Fahrwerke. Danach wurden mehrere Bauformen für ein gemeinsames Drehgestell verwendet, auf dem sich die Wagenkästen mit Gleitplanken und außerhalb liegenden Drehpunkten abstützen. Die nach vier Probewagen (1961) zwischen 1962 und 1966 gelieferten fünf Bauserien unterschieden sich vor allem nach diesen Drehgestellvarianten.

Die Gestaltung der Fahrzeuge übernahm ein Team der Geschwister-Scholl-Hochschule für Gestaltung in Ulm. Bei der Inneneinrichtung setzte man erstmals auf Kunststoffbauteile, ab 1964 auch auf Polstersitze. Gebaut wurden alle Wagen von LHB; für die vierte Serie aus dem Jahre 1964 ist ein Preis von 200.000 DM pro Doppeltriebwagen überliefert. Alle Funktionen der 184 DT2-Einheiten wurden mit Ausnahme der Türen elektrisch gesteuert. DT2 und DT1 waren daher nur rein mechanisch kuppelbar. Fahren und Bremsen steuerte der Fahrer im DT2 über Fußpedale. Die elektrischen Komponenten waren bereits modulartig aufgebaut und durch Steckverbindungen leicht austauschbar gemacht. Ab 1968 wurde dann der äußerlich ähnliche dreiteilige Typ DT3 mit kürzeren Mittelwagen geliefert, der weitere Einsparungen realisierte.

Die DB hatte bei den Verhandlungen für den 1965 gegründeten Verkehrsverbund den Neubau von teuren S-Bahnstrecken durchgesetzt. Dies und eine Haushaltskrise bremsten den 1958 noch erhofften Netzausbau ab 1973 aus. Bis Jahresende 1970 konnten daher auch die letzten modernisierten Altwagen abgestellt werden. Hatte der Fuhrpark der U-Bahn 1962 bei der Lieferung des ersten DT2 491 Einzelwagen umfasst, so waren 1971 insgesamt 849 Einzelwagen vorhanden. Ohne Netzausbau und bei damals sinkenden (Einwohner- und) Fahrgastzahlen konnten DT2 und DT3 den Normalverkehr allein abdecken und wurden damit zu dem Hamburger U-Bahntyp schlechthin. Die DT2 fuhren vor allem auf den Linien U2 und U3, tagsüber oft nur mit vier Wagen-Zügen. Sogar Zwei-Wagenzüge gab es bis 1973 auf der Stummellinie U22 zwischen Schlump und Gänsemarkt.

Bis 2004 unentbehrlich

Im Laufe der Jahre erhielten die DT2 neue Schallabsorber-Räder, eine Auffrischung der Innenwände, Türverriegelungen und auch Zugtelefonie – äußerlich gekennzeichnet

7.30 Uhr ab Volksdorf: Um bei der letzten planmäßigen DT2-Zugfahrt als Verstärker nach Ohlsdorf dabei zu sein, waren einige Fans am 27. November früh aufgestanden



Anfang der 1980er Jahre steht ein Sechs-Wagenzug DT2.4 in der Abstellanlage Hagenhecks Tierpark in der Vormittagssonne KEY STEHR



Noch ein Motiv mit AKN am Bahnsteig in Norderstedt Mitte. Das Ziel Ahrensburg-West sah man im Alltagsbetrieb nur selten

durch zwei gelbe Striche auf der Stirnfront, die später dem Hochbahn-Wappen wichen. Die Hoffnung, die DT2 nach 20 bis 25 Jahren zu ersetzen, erfüllte sich nicht. In den 1980er-Jahren musste Hamburg zur Haushaltskonsolidierung andere Prioritäten setzen. 1987 wurde sogar beschlossen, den weiteren U-Bahnbau einzustellen. Die erste Serie DT4 ersetzte zunächst nur die Baureihe DT1, während ab 1984 für 132 DT2-Einheiten der jüngsten drei Bauserien eine Ertüchtigung startete, die dem Hauptproblem der Konstruktion – der Unverträglichkeit einer Außenhaut aus Nirosta-Stahl mit der in Normalstahl ausgeführten Unterkonstruktion und Stirnfront – zu Leibe rückte. Äußerlich sichtbarstes Merkmal sind die neuen, kantigeren Stirnfronten aus nichtrostendem Stahl. Brandschutzmaßnahmen und eine Schleuder-Gleitschutzelektronik kamen hinzu. Da auch die älteren DT2-Bauserien vorläufig nicht durch DT4 ersetzt werden konnten, erhielten diese 98 Wagen ab 1987 eine vereinfachte Modernisierung mit sanierten alten Stirnfronten. Alle ertüchtigten Fahrzeuge wurden nun als DT2E (für ertüchtigt) bezeichnet. Die kleine dritte Bauserie wurde nicht mehr modernisiert und 1995 zuerst verschrottet.

Ab 1996 wurden Wagen der ersten Bauserien abgestellt und 2004 der Einsatz des DT2 für beendet erklärt. 15 Züge kamen in den Reservebestand und wurden bei vielen Gelegenheiten wie z.B. anlässlich der Netzteilungen beim Umbau der Station Berliner Tor nochmals wieder regelmäßig eingesetzt. Durch die Verzögerungen bei der Lieferung des DT5 wurden zehn Einheiten noch bis 2015 vorgehalten und regelmäßig für Verstärkerfahrten auf der Linie U1 zwischen Volksdorf und Ohlsdorf bewegt. Der letzte Planeinsatz erfolgte am 27. November 2015. Die Anforderung der Wirtschaftlichkeit dürften sie mit im Schnitt 2,6 Millionen Kilometern Laufleistung jedenfalls erfüllt haben. Den nun geplanten weiteren Netzausbau wird nur ein DT2 erleben – die für Museumszwecke hinterstellte Einheit 604 aus der ersten Serie von 1962. FRANK MUTH

Am 9. Dezember 2015 findet gerade der Fahrgastwechsel am Niederflurwagen 3039 statt, der in wenigen Sekunden die Haltestelle „Am Brill“ in Richtung Neustadt mit Ziel Huchting verlassen wird. Das historische Gebäude im Hintergrund beherbergt den Hauptsitz der Sparkasse, direkt davor verläuft die Ost-Westachse der Tram ANDREAS MAUSOLF

Nächster Halt:

Am Brill!



Diese Platz- und Haltestellenbezeichnung am Rande des engeren Bremer Innenstadtbereichs ist keineswegs eine Huldigung an jene Firma aus Philadelphia, von der die „Große Bremer Pferdebahn“ einst Fahrzeuge erhielt. Vielmehr bezeichnet der Begriff, dessen Entstehung weit zurückreicht, eine Öffnung. Im übertragenen Sinne ist eine Pforte in der Mauer um die Altstadt gemeint, die sich im Mittelalter an dieser Stelle befand. Es gewährte eine kontrollierte Passage zwischen der Altstadt und dem nahen Quartier um St. Stephani. Das ist natürlich alles längst Geschichte. Ein kleines Tor oder eine Stadtmauer sucht man hier heute vergebens. Ein rein funktionales Schneisenkreuz von Straßen und Gleisen eröffnet sich nun dem Betrachter. Es ist wieder belebt, nachdem man mit einer modern geglaubten, weiträumigen Fußgängerunterführung ab 1970 die Menschen untertage befördert hatte. Sie wurde inzwischen beseitigt und der durch Fortfall der Treppenzuläufe freigewordene Platz für die Anlegung neuer Abbiegemöglichkeiten der Tram genutzt. Die Menschen dürfen sich endlich wieder an der Oberfläche bewegen – in durch Ampeln geregelten Strömen. Das erinnert an ein Ereignis aus dem Jahre 1928: Damals wurde exakt an diesem Ort Bremens erste Verkehrs-Lichtsignalanlage in Betrieb genommen.

„Am Brill“ kreuzen sich die Ost-Westachse der Tram mit den Linien 2 und 3, die hier den Straßenzug Hutfilterstraße und Faulenstraße nutzen, mit der Linie 1, die den Straßenzug Bürgermeister-Smidt-Straße mit der gleichnamigen Brücke über die Weser befährt. Bis zur Neuordnung der Straßenbahnlinien im Jahre 1998 verkehrte hier die Linie 6. Linienmäßig nicht befahrene Abbiegemöglichkeiten ergänzen die Infrastruktur. „Am Brill“ halten auch mehrere Stadt- und Überlandbuslinien.

Andreas Mausolf



Samba in Hamburg

Großraumwagen V6/V7 ■ Nach dem Zweiten Weltkrieg musste der Fahrzeugbestand der Hamburger Straßenbahn dringend erneuert werden. Mit der Beschaffung der V6- und V7-Trieb- und Beiwagen endete zugleich das Kapitel des Fahrzeugneubaus für die Tram in der Hansestadt

Die Hamburger Hochbahn AG, die ursprünglich zum Betrieb der Hamburger Schnellbahnstrecke gegründet wurde, übernahm bis Mitte der 1920er-Jahre alle Straßenbahnbetriebe in Hamburg und Umgebung. Neben der Übernahme der verschiedenen Hamburger Straßenbahnbetriebe im Stadtbereich übernahm sie auch die als Walddörferbahn bezeichnete Überlandstraßenbahn Wohldorf – Volksdorf – Alt Rahlstedt.

In den folgenden Jahren baute die Hochbahn das Straßenbahnnetz stetig aus und 1938 hatte es mit 413,6 Kilometern seine größte Ausdehnung. Noch gab es massive Ausbaupläne, aber der bald einsetzende Zweiten Weltkrieg und die damit verbundenen Zerstörungen ließen das Netz rasch schrumpfen. Im Kriege wurde das Hamburger Straßenbahnnetz großflächig zerstört, von den 1.600 vorhandenen Straßenbahnwagen waren 500 zerstört und 200 schwer beschädigt. Zunächst hatte die Instandsetzung der beschädigten Fahrzeuge oberste Priorität. Da die Verantwortlichen der Hamburger Hochbahn AG (HHA) die Straßenbahn noch als ein wirtschaftliches Massenverkehrsmittel sahen, veranlassten sie die schnelle Wiederherstellung der Straßenbahn und den raschen Ausbau neuer Linien. Dazu benötigte die HHA neue moderne Fahrzeuge mit hohem Fassungsvermögen. Bisher dominierten in der Hansestadt die zweiachsigen Fahrzeuge, allerdings gab es schon einige vierachsige Triebwagen.

Aus Hamburg für Hamburg

Wie bereits in der Vergangenheit auch, waren die Hochbahneigenen Fahrzeugwerkstätten Falkenried GmbH (FFG) bei der Entwicklung der neuen Fahrzeuge federführend. Die HHA hatte mit der FFG einen kompetenten Straßenbahnhersteller im Besitz, der vor dem Ersten Weltkrieg Straßenbahnwagen weltweit exportierte. Bei Entwicklung des neuen 14,88 m langen Triebwagens setzte FFG an die letzten an die HHA gelieferten Fahrzeuge an. Dabei handelt es sich um 21 Trieb- und 14 Beiwagen der Serie V5, die 1941–1943 in Betrieb genom-

Der V6-Prototypzug fährt in Richtung Dammtor an der Universität vorbei
SLG. SCOTT FEDER



OBEN Fertigung der V6-Fahrzeuge in der Halle A der Fahrzeugwerkstätten Falkenried, dem HHA-eigenen Fertigungsbetrieb
HHA, SLG. LUTZ ACHILLES (2)

LINKS Innenaufnahme des V6-Beiwagens mit Schaffnerplatz im Hintergrund. Klassisch die Sitze aus Durofol,einem mit Phenolharz hergestellten Pressholz mit Maserung sowie die Beleuchtung mit Glühlampen

men wurden. Bei der Hamburger Typenbezeichnung steht das V für Vierachser, analog zum Z für Zweiachser. Erstmalig sollte bei dem neuen Fahrzeug durch die Einführung des Fahrgastflusses, der Einsatz eines Pendelschaffners überflüssig werden. Der Schaffner erhielt jetzt, bis zur Einführung des Einmannbetriebes, seinen festen Platz am hinteren Eingang. Aber nicht nur durch die Einrichtung eines festen Schaffnerplatzes unterschieden sich diese Fahrzeuge von der Vorgängerserie, sondern sie erhielten eine zusätzliche Mitteltür, um die Ausstiegszeiten zu beschleunigen.

Bereits am 5. Oktober 1949 stand der erste V6-Probezug, bestehend aus dem Tw 3061 und Bw 1331, zur Verfügung und wurden dem Betriebshof Langenfelde zugeordnet. Die Inneneinrichtung der Fahrzeuge wies erstmalig für Hamburg eine völlig neue Aufteilung aus. Der Einstiegsbereich, der mit einer Doppeltschiebetür ausgestattet war, befand sich im Heck. Zunächst war hier ein Stauraum ohne Sitzmöglichkeiten. Zur Wagenmitte hin auf der rechten Seite befand sich der erhöhte Schaffnersitz mit Zahltisch. Der durchgehende Fahrgastraum ohne Trennwände war mit 26 Durofol-Sitzen ausgestattet. In der Wagenmitte und am Wagenanfang befanden sich bei dem Prototyp jeweils Doppelschiebetüren zum Ausstieg. Die späteren V6-Serienfahrzeuge erhielten am Wagenanfang nur noch einfache Schiebetüren zum Ausstieg. Der Fahrer hatte eine abgeschlossene Fahrerkabine. Als Antrieb erhielt der Probewagen vier Halbspannungsmotoren mit jeweils 42 kW, die Siemens-Motoren der Serienfahrzeuge, die später auch in den Probewagen eingebaut wurden, leisteten 50 kW. Im Gegensatz zu ihrer Vorgängerserie erhielten die V6-Triebwagen ein Unterflurnockenschaltwerk.

V6/V7 – nahtloser Übergang

Zwei Jahre nach der Auslieferung des Prototyps begann 1951 die Lieferung der Serienfahrzeuge. Hersteller waren neben der hauseigenen FFG-Werkstatt auch die Linke-Hoffmann-Busch-Werke (LHB) in Salzgitter. Während die Tw 3062 – 3122 sowie der Tw 3163 und 3164 von der FFG kamen, lieferte die LHB die Tw 3123 – 3162 sowie die Bw 1333 – 1432.

Die Auslieferung der Fahrzeuge, die im Laufe ihrer Einsatzzeit mehrfach neue Nummern erhielten, zog sich über zwei Jahre hin. Voller Stolz präsentierte die HHA den Triebwagen 3088 auf der Internationalen Verkehrsausstellung 1953 in München. Bei den Fahrgästen und in der Presse erhielten die neuen Züge auf Grund der geringen Sitzplatzzahl sowie schlechter Belüftung bzw. Beheizung negative Kritik. Da sich die stehenden Fahrgäste auf Grund der starken Anfahrbeschleunigungen bzw. Bremsverzögerungen ständig in Bewegung befanden und ihre Schritte dabei den gerade modernen Samba-Schritten ähnelten, erhielten die Wagen im Volksmund schnell die Bezeichnung Samba-

V7-Serienfahrzeuge in dem Auslieferungszustand FOTO HHA, SLG. LUTZ ACHILLES (2)

Übersicht der V6/V7-Fahrzeuge

Nr.	Typ	Nr. (Okt. 1953)	Hersteller	Nr. (1958)	Typ	Nr. (1965)
TW 3061	V6		FFG	3090	V6E	3598 (Prototyp)
TW 3063 – 3122	V6		FFG	3001 – 3060	V6E	3601-3660
TW 3123	V6		LHB	3139	V6E	3589
TW 3124 – 3162	V6		LHB	3100 – 3138	V6E	3550 – 3588
TW 3163	V6		FFG	3061	V6E	3661
TW 3164	V6	3062	FFG	3000	V6E	3600
TW 3165	V7		LHB	3215	V7E	3315 1. Serie
TW 3166	V7		LHB	3206	V7E	3306 1. Serie
TW 3167 – 3199	V7		LHB	3216 – 3248	V7E	3316 – 3348 1. Serie
TW 3200 – 3205	V7		LHB	3200 – 3205	V7E	3300 – 3305 1. Serie
TW 3206	V7		LHB	3499	V7E	3399 = 3349 (Prototyp, Wechselkasse)
TW 3207 – 3214	V7		LHB	3207 – 3214	V7E	3307 – 3314 1. Serie
TW 3062	V7	3164	LHB	3290	V7E	3398 (Prototyp)
TW 3400 – 3439	V7		LHB	3400 – 3439	V7E	3350 – 3389 2. Serie
BW 1331	V6		FFG	4090	V6	(Prototyp)
BW 1332	V7	1432	FFG	4290	V7BE	4398 (Prototyp)
BW 1333 – 1431	V6		LHB	4101-4199	V6BE*	
BW 1432	V6	1332	LHB	4100	V6	
BW 1433 – 1456	V7		O&K	4200 – 4223	V7BE	4300 – 4323 1. Serie
BW 1457	V7		O&K	4499	V7BE	4399 = 4329 (Prototyp, Wechselkasse)
BW 1458 – 1462	V7		O&K	4224 – 4228	V7BE	4324 – 4328 1. Serie
BW 1463 – 1467	V7		O&K	4230 – 4234	V7BE	4330 – 4334 2. Serie
BW 1468 – 1500	V7		O&K	4400 – 4432	V7BE	4350 – 4382 3. Serie
BW 4433 – 4444	V7		O&K	4433 – 4444	V7BE	4383 – 4394 3. Serie

* Folgende V6B wurden zu V6BE umgebaut, dabei änderte sich nur die Hunderterstelle 41xx = 46xx (01, 04, 08 – 11, 16, 21, 23, 26, 28 – 32, 34 – 35, 38, 45, 47, 55 – 56, 66, 68 – 69, 73, 80, 83, 86 – 89, 91 – 92, 97 – 99)



V7-Beiwagen: Innenansicht auf Schaffnerplatz

Wagen. Dieses schloss auch die später gelieferte V7-Serie mit ein. Bei der ab 1953 gelieferten neuen Serie handelt es sich eigentlich um verbesserte V6-Fahrzeuge. Im Gegensatz zu ihren Vorgängerfahrzeugen erhielten die V7 Falttüren und Leichtmetallräder.

Die V7-Beiwagen wurden in genieteter Aluminiumleichtbauweise erbaut. Im Äußeren unterschieden sich die Fahrzeugbaureihen durch eine leicht geänderte Fensteraufteilung. Im Inneren hatten die V7-Fahrzeuge eine geänderte Sitzaufteilung und eine Beleuchtung mit Leuchtstofflampen. Die Auslieferung der V7-Prototypen Tw 3062 und Bw 1332 begann schon 1951, während die V6-Fahrzeuge sich noch in der Auslieferung befanden. Somit konnten die Fahrzeugserie nahtlos an die V6-Serie anschließen, insgesamt erfolgte die Lieferung von zwei TW-Serien und drei BW-Serien. Lieferant der Triebwagen waren die LHB-Werke, die Bei-



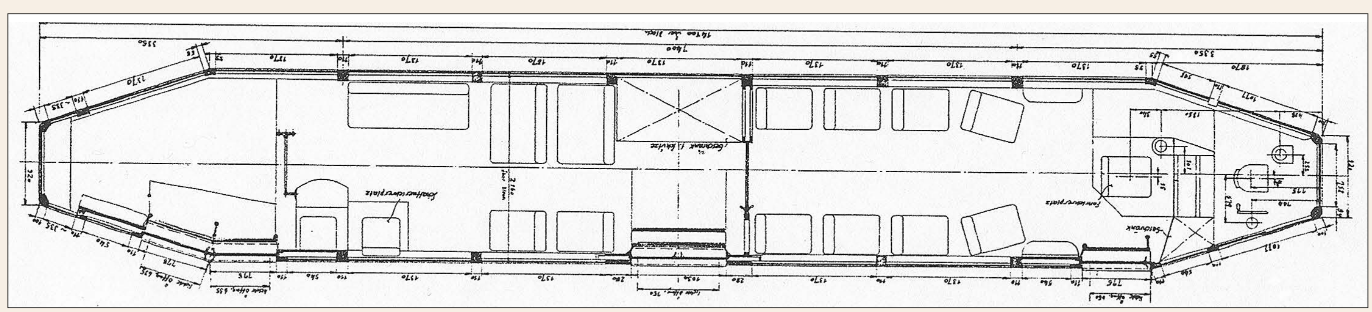
Innenansicht des Fahrschulwagen 2001 mit Schaffnerschule FOTO HHA, SLG. LUTZ ACHILLES



Der Fahrschulwagen 3999 am 19. April 1970 auf dem Betriebshof Lehmweg. Seit 1961 trug der ehemalige Wagen 2001 eine orange Lackierung FOTO CLAUS-JÜRGEN WINCKE, SLG. VVM

Fahrschulwagen 3999

Mit der fortschreitenden Auslieferung der V6/V7-Triebwagen bestellte die Hochbahn bei der FFG auf Basis der V6-Triebwagen auch einen entsprechenden Fahrschultriebwagen. Mit der Wagennummer 2001 wurde der Triebwagen am 11. Januar 1956 in beige-dunkelgrüner Lackierung in Betrieb genommen. Er hatte eine spezielle Einrichtung für Schulungszwecke. Hinter dem Fahrerplatz befand sich der erhöhte Sitzplatz für den Fahrlehrer. Hier gab es ein spezielles Bedientableau, mit dem unterschiedliche Einsatzsituationen simuliert werden konnten. Dahinter waren die Sitze stufenförmig angeordnet. Im hinteren Teil befand sich die Schaffnerschule, die durch eine Trennwand abgeteilt war. Dort war, neben dem Schaffnersitz für die Ausbildung der Schaffner, ein zusätzlicher Platz für den Ausbilder. Auch hier waren ein Teil der neun Sitze hörsaalmäßig ansteigend eingebaut. Im Mai 1961 erhielt das Fahrzeug einen neuen orangenen Warnanstrich, mit dem es bis zuletzt im Einsatz war, sowie die neue Nummer 2101. Mit den Umbauten zur Schulung der Bedienung von Einmannwagen im Mai 1968 erhielt der Fahrschulwagen die Nummer 3999. Das Fahrzeug war bis zum 30. September 1978, dem Ende der Hamburger Straßenbahn, im Einsatz. Nach der Ausmusterung erwarb der Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn (VVM) das Fahrzeug und restaurierte es. Heute befindet es sich auf dem museumseigenen Gelände am Schönberger Strand, wo es auf der dortigen Strecke bei Sonderfahrten eingesetzt wird. JEP



Der abgeänderte Innenraum des Fahrschulwagens 3999 mit seiner anderen Raumaufteilung SLG. JENS PERBANDT

wagen wurden von Ohrenstein & Koppel gebaut. Die Auslieferung der ersten Lieferserie fand zwischen August 1953 und März 1954 statt. Obwohl Hamburg 1956 bereits beschlossen hatte, die Hauptachsen der Straßenbahn durch U-Bahnen zu ersetzten, bestellte die HHA noch einmal 40 Triebwagen und 45 Beiwagen. Diese Fahrzeuge wurden in einer Umnummerierungsphase an die HHA geliefert, so dass ein Teil der Wagen bereits bei der Auslieferung die neuen Nummern erhielt. Auf Grund der mehrfachen Nummernvergabe kam es zu Verschiebungen gegenüber der Lieferreihenfolge (siehe Tabelle 1). Die V7-Züge hatten neben einer geänderten elektrischen Ausrüstung auch eine automatische Wechselkasse.

Umbauten und Modernisierungen

Im Laufe der folgenden Jahre erhielten die Fahrzeuge der beiden Baureihen zahlreiche



TW 3645 (Linie 1) und 3579 (Linie 14), beides V6E, stehen an der Endhaltestelle Lattenkamp FOTO JENS PERBANDT



Der TW 3643 trägt 1977 noch seine beige Bauchbinde, die in als Einmannwagen kennzeichnet, der Wagen ist auf Linie 1 zum Goldbekplatz unterwegs FOTO JENS PERBANDT

Verbleib Hamburger V6/V7-Fahrzeuge

Triebwagen

Nr.	1. Käufer	Verbleib
3361	VVM Schönberger Strand	Erhalten
3363	Wehmingen (Strab. Museum)	Erhalten
3389	Privatperson Henstedt Ulzburg	Verschrottet
3551	Hamburg Imbiss Peute	Verschrottet
3556	Hamburg-Harburg Werbeträger	Verschrottet 2002
3557	San Francisco F-Line	Abgestellt
3560	Gärtnerreibetrieb Drage	Verschrottet 1979
3561	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3564	Salzgitter Alstom Werksmuseum	Noch erhalten
3571	Wehmingen (Strab. Museum)	Erhalten
3575	Neu Börnsen Sportlerheim	Verschrottet
3580	Museumsprojekt Fürstenfeldbrück	Verschrottet
3582	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3584	USA New York	Trolley-Museum Kingston
3600	Amsterdam Tram Museum	Erhalten
3601	Heidepark Soltau	Verschrottet
3606	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3608	Spielplatz Rahlstedt	Verschrottet
3609	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3614	Heidepark Soltau	Verschrottet
3626	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3629	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3638	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3642	Privatmann in Buchholz, Nordheide	Hamburg, Baumarkt am Nedderfeld
3644	VVM Schönberger Strand	Erhalten
3651	Imbissprojekt Alsterkrugchaussee	Verschrottet
3656	Wehmingen (Strab. Museum)	Verschrottet 2005
3657	Museum f. Hamburgische Geschichte	Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm (DK)
3661	Wehmingen (Strab. Museum)	Verschrottet 2003

Beiwagen

Nr.	1. Käufer	Verbleib
4122	Schule Garbenstraße	Verschrottet
4177	Kindergarten Ellerau	Verschrottet
4206	Spielplatz Trittau	Verschrottet
4211	Spielplatz Quickborn	Verschrottet
4384	Wehmingen (Strab. Museum)	Erhalten
4391	VVM Schönberger Strand	Erhalten
4683	VVM Schönberger Strand	Erhalten

Umbauten, von denen im Folgenden nur die auffälligsten Maßnahmen aufgeführt sind. So erhielten die V6-Züge sowie der V7-Prototyp große Linienkästen auf dem Dach, die bei den Serien-V7-Fahrzeugen bereits von Anfang an mit eingebaut wurden. Durch den Entfall der Liniennummer neben dem Zugzielband konnte die Beschriftung größer gewählt werden. Als sehr umfangreich erwies sich auch der Umbau zu Einmannwagen ab 1965. Zunächst erhielten alle Triebwagen neue Kiekert-Schwenktüren, allerdings musste durch die Änderung der Richtung im Fahrgastfluss auch der Wagenkasten geändert werden. So wurde vorne beim Fahrer, der jetzt auch den Fahrkartenverkauf übernahm, Doppelschwenktüren eingebaut. Der hintere Schaffnersitz wurde entfernt und im Heckbereich wurden neue Klappsitze eingebaut. Damit erhöhte sich das Sitzangebot auf 31 Sitze. Für den Verkauf der Fahrkarten erhielt die Fahrertrennwand eine senkrechte Schiebeklappe und einen Zahlteller. Die Türen wurden über Druckknöpfe und Trittstufenschalter gesteuert. Neben der elektrischen Zielbandrolle wurde auch eine neue Seitenbeschilderung angebracht.

Es wurden noch zahlreiche weitere Einbauten vorgenommen, so erhielten die Wagen eine Sprechfunkanlage, einen ölhydraulischen Federspeicher sowie andere technische Neuerungen. Insgesamt handelte es sich um eine massive technische Ertüchtigung. Die umgebauten Fahrzeuge wurden durch eine beige Bauchbinde gekennzeichnet, damit die Fahrgäste schon von Weitem erkennen konnten, dass sich der Einstieg vorne befand. Auch erhielten dies Fahrzeuge die Typbezeichnung V6E bzw. V7E sowie neue Fahrzeugnummern. Allerdings wurden durch das stark schrumpfende Straßenbahnnetz nicht mehr alle Fahrzeuge zu Einmannfahrzeugen umgebaut. Während von den V6- und V7-Triebwagen noch alle Fahrzeuge umgebaut wurden, baute die FFG von den V6-Beiwagen lediglich 38 Stück um.

Abschied mit einem V6E

Langsam zeichnete sich aber auch das Ende dieser „modernsten“ Hamburger Straßenbahnzüge ab. Der Umfang des Straßenbahnnetzes war bis 1. Januar 1970 auf 192,7 Kilometer zurückgegangen. Im Rahmen der weiteren Linieneinstellungen wurden dann auch schon die ersten V6- bzw. V7-Triebwagen und -Beiwagen ausgemustert. Allerdings erhielten einige V6E-Triebwagen Anfang der 1970er-Jahre noch einmal eine Generalüberholung, in deren Rahmen sie ihre beige Bauchbinde wieder verloren.

In den folgenden Jahren sank der Bedarf an Straßenbahntriebwagen durch die Umstellung der Linien auf Busbetrieb stetig weiter ab. Da die V6E-Triebwagen später



Der V7E 3363 hat im Straßenbahnmuseum Wehmingen durch die lange Abstellung im Freien (1999) sehr gelitten FOTO JENS PERBANDT



Der TW 3564 befindet sich in der Sammlung des Alstom-Werksmuseums (ex LHB-Museum) in Salzgitter FOTO JENS PERBANDT

Was blieb von den V6 und V7?

Nach der Stilllegung der Hamburger Straßenbahn blieben zahlreiche Fahrzeuge der Reihen V6 bzw. V7 noch einige Jahre erhalten. Allerdings wurden zahlreiche Projekte zur Erhaltung der Triebwagen nicht realisiert oder im Laufe der Jahre eingestellt. Einige Fahrzeuge sind gleich in den ersten Jahren verschrottet worden. So beabsichtigte ein Unternehmer, eine Imbisskette aus alten Straßenbahnwagen zu eröffnen und hatte dazu acht Wagen zu einem Stückpreis von 15.000 DM erworben. Jedoch nur auf seinem Firmengelände an der Alsterkrugchaussee stand für kurze Zeit ein Imbisswagen, das Projekt scheiterte und alle Fahrzeuge wurden verschrottet. Aber nicht nur im Privatbesitz befindliche Fahrzeuge kamen unter die Räder, sondern auch einige Museumsvereine trennten sich von ihren V6/V7-Fahrzeugen. So besitzt das Straßenbahnmuseum Wehmingen bei Hannover von den ehemaligen fünf Fahrzeugen nur noch zwei Triebwagen und einen Beiwagen. Einige Fahrzeuge wechselten gleich mehrfach den Besitzer wie z.B. der TW 3642, der jetzt in einem Baumarkt steht (siehe SM 10/15). Der in Amsterdam vorhandene TW 3600 wurde zwischenzeitlich mit einem Scherenstromabnehmer ausgerüstet, soll aber mittelfristig abgegeben werden. Auch die Zukunft der Alstom Sammlung und damit des TW 3564 ist derzeit ungewiss. Zwei V6E Triebwagen, der TW 3557 und 3584 kamen in die USA. Während der TW 3557 noch heute abgestellt in San Francisco steht, schaffte man den TW 3584 im Jahr 1978 zur Steubenparade nach New York. Von dort gelangt er in das Trolley-Museum Kingston New York

JENS PERBANDT

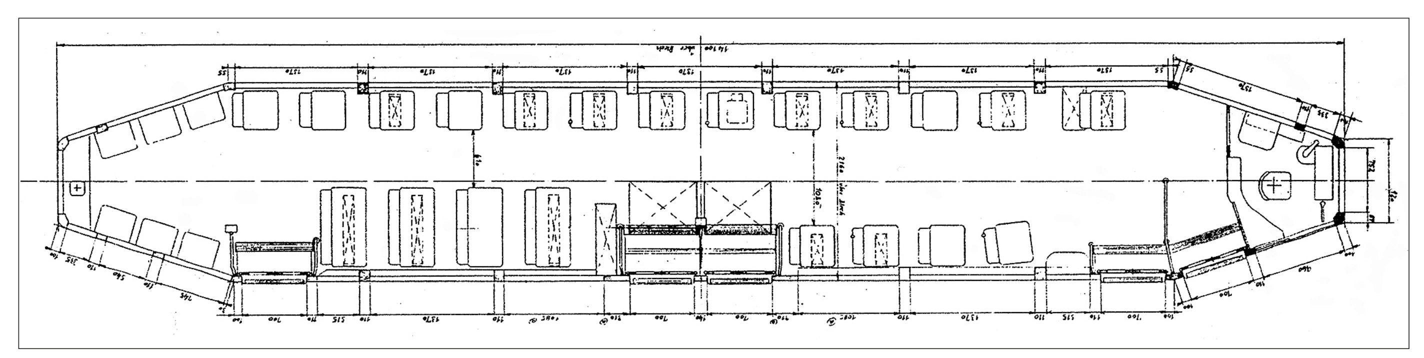
Tw 3609 verlässt am 18. September 1977 auf dem Weg nach Schnelsen das Depot Lokstedt JENS PERBANDT



TW 3607 am 30. März 1977 an der Haltestelle Hovestieg auf der Veddel, die Ganzwerbung wirkt gewöhnungsbedürftig JENS PERBANDT (4)



Der V6E Triebwagen 3565 fährt im Jahr 1977, kurz vor der Einstellung der Linie 14, über die Norderelb-Brücke



Innenraumskizze eines V7E: Wenige Sitz- und viele Stehplätze waren charakteristisch

TW 3603 auf dem Betriebshof Krohnskamp kurz vor Einstellung des Straßenbahnbetriebs in Hamburg

V7 als Wiking-Modell

Der Modellauto-Hersteller Wiking hatte zwischenzeitlich immer wieder Straßenbahnmodelle in seinem Sortiment. Das erste Straßenbahnmodell der Firma Wiking kam 1948 als ein zweiachsiger Triebwagen mit Rollenstangenstromabnehmer auf den Markt. Ab 1956 erschien ein neuer, „moderner" Straßenbahntyp in den Wiking-Katalogen. Dabei handelte es sich um ein Modell vom Typ V7 der Hamburger Hochbahn AG im Maßstab 1:100.



1956 und 1958 gab Wiking im Auftrag der HHA ein zweifarbiges Werbemodell heraus, welches über einen feineren Detailierungsgrad verfügt
FOTO JENS PERBANDT



Die Unterschiede zwischen dem fensterlosen und dem späteren Modell mit durchsichtigen Fenstern kann man deutlich erkennen
JENS PERBANDT (2)

Dieser Sambawagen wurde mit den dazugehörigen Beiwagen in den Jahren 1956-1957 in den Farben himmelblau, blaßrot und grün hergestellt und besaß, wie das Vorbild ebenfalls, Rollenstangenstromabnehmer. Alle Trieb- und Beiwagen der bisher genannten ersten Bauserien gehören zu den sogenannten fensterlosen Triebwagen, das heißt, die Fenster sind nur durch eine Vertiefung, anfangs unbemalt, später silbern bemalt, angedeutet.

1956 und 1958 fertigte Wiking zwei Serien Werbemodelle für die Hamburger Hochbahn AG und für die Hamburger Verkehrsmittelwerbung an, die sich auf Grund ihrer feineren Datailierung von den Standardmodellen unterschieden. So besaßen diese in den Hochbahnfarben rot-beige lackierten Modelle zusätzliche Dachscheinwerfer, schwarze Linienkästen und eine Serie hatte silberne Scheinwerfer.

Ab 1958 wurde der Hamburger Triebwagen mit durchsichtigen Scheiben sowie separaten aufgeklebten Dach gefertigt. Auch diese Modelle wurden bis 1982 in verschiedenen Farben hergestellt. Weitere Unterschiede sind: Änderung der Bodenprägungen, Änderung der Räder, Farbänderungen und verschiedene Abziehbilder mit Werbeaufschrift.

Aus Anlass des 100-jährigen Bestehens der Stuttgarter Straßenbahn erschien 1968 ein gelbes und rotes Triebwagenmodell mit der Aufschrift Stuttgarter Straßenbahnen AG 1868 – 1968. Nachdem der bis 1959 als unverglastes Modell hergestellte Zweiachser 1982 als verglastes Modell wieder in den Katalogen erschien, löste er das Hamburger V7-Modell ab. Aber noch einmal sollte das Modell eine Neuauflage erhalten, 2001 gab es eine Serie für den Post-Sammlershop in rotweißer Lackierung und mit Briefkasten am Heck. Zwei Jahre später wurde das Modell nochmal in blau-beiger Farbe aufgelegt. Für einige Jahre verkaufte der Hersteller Arnold Rapido eine motorisierte Version dieser Straßenbahnwagen. Diese Modelle konnten auf Spur N-Gleisen fahren und waren ab 1966/67 als Sonderprogramm in verschiedenen Farbgebungen erhältlich. Sie dienten als Ergänzung zu einer HO-Anlage als Straßenbahn oder Überlandstraßenbahn. Der von Arnold motorisierte Wiking-Triebwagen besaß jedoch entgegen dem Original einen Scherenstromabnehmer.

JENS PERBANDT

umgebaut wurden, blieben diese länger im Betrieb als die V7. Der Beiwagenbetrieb endete am 7. März 1976, als die Linie 2 auf dem Abschnitt Hauptbahnhof – Veddel eingestellt wurde. Der Abschnitt Veddel – Mengestraße (Wilhelmsburg) musste bereits am 24. September 1975 auf Grund eines Brückenschadens eingestellt werden. Mit der Einstellung der SL 1 und SL 14 am 22. Mai 1977 endete auch der Einsatz der letzten V7E-Triebwagen, von den der Tw 3361 bis zuletzt noch regelmäßig im Einsatz war. Auf Hamburgs letzter Straßenbahnlinie 2 vom Hauptbahnhof nach Schnelsen verkehrten dann nur noch Triebwagen vom Typ V6E, bevor auch dort am 1. Oktober 1978 der Straßenbahnbetrieb endete. Einige V6 bzw. V7 fristeten noch ein kurzes Rentnerdasein, da nach der Einstellung der Straßenbahn zahlreiche Initiativen den Erhalt von historischen Straßenbahnen vorsahen. So konnte man in alten Straßenbahnwagen seinen Imbiss zu sich nehmen, sie dienten in einer Gärtnerei als Gewächshaus oder beim Sportverein als Umkleidekabine.

Im Laufe der Jahre sank jedoch das Interesse an ihrer Erhaltung und der Bestand der überlebenden Wagen drastisch. Lediglich in einigen Straßenbahnmuseen sind heute noch alte V6- bzw. V7-Triebwagen erhalten. Am weitesten hat es der TW 3557 nach San Francisco zur F-Line geschafft, wo er aber derzeit leider nicht einsatzbereit ist.

JENS PERBANDT

Quellen

- Hermann Hoyer, Die Hamburger Straßenbahn Wagenpark 3.Teil
- Horst Buchholz, Die Hamburger Straßenbahn, Entwicklung des Liniennetzes.



Für „Strippenzieher“

Alte Fahrleitungs-Montagewagen ■ Die Westfälischen Kleinbahnen AG (WKAG), seit 1942 Iserlohner Kreisbahn AG (IKB), hatten in ihren 65 Betriebsjahren einige interessante Konstruktionen von Fahrleitungs-Montagewagen im Einsatz. Rückblick auf eine wenig beachtete Fahrzeuggattung

Oberleitungs-Turmwagen“, „Straßenturmwagen“ oder „Fahrleitungs-Montagewagen“, wie immer man sie auch bezeichnet, stehen bei Straßenbahnfreunden nicht unbedingt im Mittelpunkt des Interesses, zumal wenn sie älteren Datums sind. Den meisten Holzkonstruktionen aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts haftet etwas Primitives, Provisorisches an. Man sieht ihnen an, dass sie in der örtlichen Schreinerei oder der bahneigenen Betriebswerkstatt auf der Basis eines „fahrbaren Untersatzes“ entstanden sind, entweder auf einem Güterwagen- bzw. Loren-Untergestell oder einem Fuhrwerk.

Auch die drei Montage-LKW der 1920er- und 1930er-Jahre hatten noch dieses Handwerkliche, wobei das Chassis in allen Fällen vom renommierten Lkw- und Omnibusbauer Büssing in Braunschweig stammte. Vergleicht man die drei Modelle, die diesem Beitrag zugrunde liegen, dann lässt sich in den fast 25 Jahren von 1925 bis 1949 nur ein geringer technischer Fortschritt feststellen. Und einen Erfahrungsaustausch, der spätere Konstruktionen hätte optimieren können, gab es nur begrenzt. Denn jede Bahngesellschaft setzte ihre eigenen Maßstäbe und orderte entsprechend. Und bei alledem war die Laufleistung solcher Fahrzeuge niedrig, gab es also wenig Verschleiß und damit auch nicht so schnell das Bedürfnis, einen neuen Turmwagen zu beschaffen.

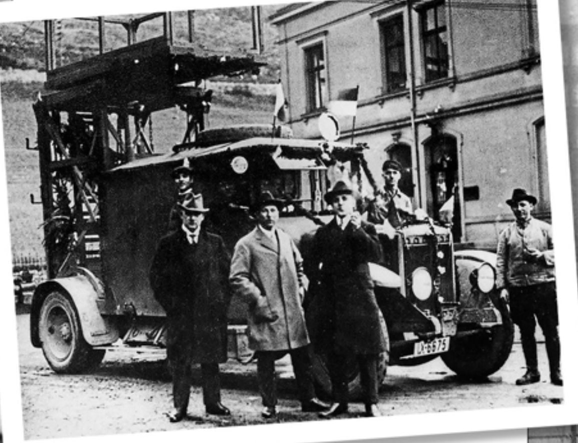
Hölzerne Arbeitsbühnen auf Rädern

Die im Auftrag von „Th. Schumacher, Cöln, Anfertigung von Oberleitungsanlagen“ erstellte Plattenaufnahme oben entstand im Frühjahr 1913 beim Bau der Strecke Westig – Ihmert der WKAG in Westigerbach. Sie verdient eine ausgiebige Betrachtung, denn auf ihr dürfte so ziemlich alles versammelt sein, was ein Straßenbahnunternehmen zu jener Zeit für Bau und Unterhaltung seiner Oberleitungsanlagen brauchte: Zwei Arbeitsbühnen, die eine vom Gleis aus einzusetzen, die andere auf der Straße frei beweglich, einen leichten Leiterwagen, mit dem je nach Erfordernis vom Gleis oder von der Straße aus Hilfestellung gegeben werden konnte, und eine Lore zur Beförderung der Kabeltrommel.

Hinzu kamen ein Pferd und ein Arbeitstriebwagen sowie jede Menge Personal – wenigstens zehn Mann, von denen sechs direkt mit der Oberleitungsmontage befasst waren, dazu ihr Chef, ein Bahnaufseher in



LINKS Auf dieser Aufnahme von 1913 sind alle Varianten der damals eingesetzten Fahrleitungs-Montagewagen versammelt, von der Turmwagen-Kutsche über den Leiterwagen bis hin zum Turmwagen-Anhänger samt Kabeltransportwagen SLG. FRIEDRICH-WILHELM KLINKE



Der erste der drei Turm-LKW der WKAG aus dem Jahre 1925 zeigt schon die klassischen Konstruktions- und Funktionsmerkmale eines solchen Wagens SLG. FRIEDRICH-WILHELM KLINKE

RECHTS Dieser Gerüstwagen diente der WKAG/IKB bis 1944 bei der Elektrifizierung ihrer Normalspurgleise DR. ROLF LÖTTGERS

voller Montur und das Fahrpersonal, Fuhrmann und Triebwagenführer. Der Arbeitstriebwagen ist einer jener „Kummerkisten“, die das Unternehmen wegen ihrer störanfälligen Untergestelle und Motoren (Hersteller: O. L. Kummer) zehn Jahre nach Betriebsaufnahme bereits in Existenznot gebracht hatten und die erst durch den Einbau neuer Untergestelle von Weyer und den Ersatz der ursprünglichen Motoren durch solche von AEG halbwegs zufriedenstellend liefen.

In den ersten 15 Betriebsjahren führte die WKAG stets zwei oder drei Montagewagen und einen oder zwei Gerätewagen im Bestand. In späteren Jahren findet sich in den Listen kein einziger Hinweis mehr zu diesen Fahrzeugen, wie auch die später beschafften Büssing-Turmwagen nirgendwo erwähnt werden. Man sieht: Auch bei dem Unternehmen selbst rangierten die Fahrleitungs-Montagewagen unter „ferner liefen“.

Der abgebildete Montagewagen besteht aus einem Plattformwagen mit etwa 1,70 x 2,00 m Grundfläche und einem etwa drei Meter über Schienen-Oberkante reichenden Turm samt in der Höhe verstellbarer und bei Nichtgebrauch versenk- und klappbarer Arbeitsplattform – das Ganze eine stabile Holzkonstruktion. Der Kabeltransportwagen besitzt einen ähnlichen Unterbau, auf dem dann das Gestell samt Kabeltrommel für diesen Zweck (oder auf Dauer?) befestigt ist.

Die neben dem Gleis befindliche Leiter dürfte es in dieser Form damals zu Tausenden gegeben haben: zwei Loren-Radsätze, ein paar Bretter, und darauf eine von beiden Seiten begehbare Trittleiter, an deren Holmen auf einer Seite eine „Mini-Plattform“ von Hand je nach Bedarf nach oben oder unten verschoben werden konnte.

Der straßengängige Montagewagen schließlich weist dieselben Konstruktionsmerkmale auf wie der bereits beschriebene Montagewagen, nur dass seine Basis ein Lastenfuhrwerk ist, auf dessen Ladefläche Turm und Arbeitsbühne befestigt sind. Weitere Details sind auf dem Foto nur schlecht auszumachen. Sonderlich vertrauenserweckend zumindest sieht das Ganze nicht aus, besonders dann nicht, wenn man 3,50 m über der Erde steht und allein auf die Holzklötze der Handbremse und das Geschick des Fuhrmanns angewiesen ist, der die jetzt noch friedlich vor sich hindösende eine Pferdestärke im Zaum halten muss.

Ein Lattengerüst für Normalspur

Die WKAG verfügte allerdings auch noch über eine normalspurige Arbeitsbühne, und das bis Anfang der 1960er-Jahre. Ihr letztes Einsatzgebiet war der Altenaer Übergabebahnhof am Linscheid. Bekanntlich betrieb die WKAG/IKB neben dem Personenauch noch einen teilweise beachtlichen Güterverkehr mit Übergang zur Staatsbahn in Westig und Altena (Kleinbahn Westig-Ihmert-Altena), Iserlohn (Iserlohner Güterbahn) und in der Grüne (Anschluss an den Bahnhof Letmathe = Güterverkehr Grüne). Der normalspurige Teil dieser Bahnhöfe, der in Iserlohn und in der Grüne aus zwei Gleisen (Zustell- und Abholgleis) und in Westig und Altena sogar aus drei Gleisen bestand, wurde ebenso wie die Zufahrtsgleise zu den zwei bzw. drei (Westig) Rollwagengruben lange Zeit hindurch mit eigenen Elektrolokomotiven befahren, so dass auch dieser Teil der Übergabebahnhöfe mit einer Fahrleitung versehen sein musste. Man brauchte also für diese 700 m (Iserlohn) bis 1.100 m Normalspurgleis jeweils für kurze Zeit auch einen normalspurigen Fahrleitungs-Montagewagen.

Da die Normalspurgleise auf Holz- oder Stahlschwellen lagen, konnten hier keine „Turmwagen-Kutschen“ oder Turm-LKW eingesetzt werden. Die Lösung war ein hölzerner Eigenbau, der noch einfacher ausfiel als die meterspurige Variante. Beweglich waren an dieser Lattenkonstruktion nur die Räder. Die über eine zerbrechlich wirkende

Am 6. Oktober 1963 sind auf dem Gelände des Übergabebahnhofs am Linscheid Fahrleitungsarbeiten erforderlich. Die Montagebühne ist auf maximale Länge (3,10 m) ausgefahren DR. ROLF LÖTTGERS



Der 1929 beschaffte zweite Montagewagen bekam merkwürdigerweise die Betriebsnummer 1 und behielt diese auch bis zu seiner Verschrottung im Jahre 1953 SLG. WOLFGANG-D. RICHTER (2)



Im eingefahrenem Zustand erreicht die Montagebühne eine Höhe von 2,80 Metern, zwei Turmsegmente weniger als auf Bild links mit voll ausgefahrener Bühne. Die rechte Fahrzeugseite wies keine Tür auf

Leiter erreichbare Montagebühne war nichts für Schwergewichtige, und der Sinn des hölzernen Kastens darunter bleibt rätselhaft – von seiner Stützfunktion einmal abgesehen.

Wenn es nur diesen einen Montagewagen gegeben hat, dann diente er zunächst 1926 bei der Elektrifizierung des Normalspurteils in Westig, wo bereits zwölf Jahre lang das Auf- und Abbocken der Normalspurwagen mit Kette oder Seil von den Schmalspurloks bewerkstelligt worden war. Im Dezember 1926 wurde der Wagen auf einem Güterwagen nach Altena geschafft und erfüllte dort im Januar/Februar 1927 den gleichen Zweck.

Wenn er nicht gebraucht wurde, musste der Montagewagen gegen Witterungseinflüsse geschützt untergebracht worden sein, denn sonst hätte er kaum 35 Jahre überlebt. Anzunehmen ist, dass dies in einer Halle des Betriebsbahnhofs Grüne geschah, irgendwo in einer Ecke, wo er nicht störte.

In der Grüne nutzte man den Wagen wahrscheinlich Anfang 1929 bei der Fahrleitungsmontage für die beiden Normalspurgleise des Übergabebahnhofs. Auch hier war vorher bereits mehr als zwei Jahre lang mit Seil auf- und abgebockt worden; die eisernen Pfähle, mit denen das Seil an der Rollwagengrube umgelenkt wurde, standen noch Anfang der 1960er-Jahre auf dem nur halb geräumten Bahnhofsgelände. Und im Jahre 1944 verdingte sich der Montagewagen bei der Ausrüstung des Übergabebahnhofs im Dröschederfeld, da die von der Iserlohner Güterbahn zur Betriebseröffnung beschaffte Akkumulatoren-Spillmaschine durch einen Ellok-Eigenbau der IKB ersetzt werden sollte. Spätestens mit der Einstellung des Straßenbahnbetriebs Ende 1959 kam der Montagewagen gemeinsam mit anderen Sonderfahrzeugen von der Grüne nach Altena, wo er im Frühjahr 1962 auf seine Demontage wartete.

Dreimal Büssing

Zwischen 1925 und 1949 beschafften die WKAG bzw. IKB insgesamt drei Straßenturmwagen von Büssing in Braunschweig. Irritierend ist bei der Geschichte dieser Wagen die Nummerierung der einzelnen Fahrzeuge. Denn wenn man allein nach deren Baujahr geht – 1925 (erstes Kennzeichen

IX 6675), 1929 (erstes Kennzeichen IX 76 203) und 1949 (Kennzeichen BR 43-5701, dann IS-AD 736) – dann könnte der zweite LKW nicht mit der Betriebsnummer 1 geliefert worden sein, wie die drei erhaltenen Fabrikfotos es belegen.

Wenn man die drei Modelle vergleicht, dann stellt man zunächst einmal fest, dass sie größer und schwerer, vor allem aber höher wurden. Anfangs waren es etwa 2,20 m bis zum Dachscheitel, zuletzt immerhin 3,10 m. Der Achsstand des Chassis hingegen blieb bei etwa 4 m, wohingegen der Aufbau von Mal zu Mal länger wurde. Der Turmwagen von 1929 wog 5,9 t (angetrieben übrigens von einem 45-PS-Motor), während der dritte LKW 1949 9,5 t auf die Waage brachte.

Der Fahrerraum und der dahinter liegende Geräte- und Werkstattraum waren durch eine Zwischenwand voneinander getrennt, hatten aber einen Durchgang auf der in Fahrtrichtung linken bzw. rechten (der dritte Wagen) Seite. Bei den beiden ersten Turm-LKW saß das Lenkrad rechts, beim dritten – wie heute üblich – links.

Der Fahrerraum war bei allen drei Modellen nur von einer Seite, nämlich von links aus zugänglich. Turmwagen 1 von 1929 wies die merkwürdigste Türanordnung auf. Seine Seitentür war zweiflügelig, wobei der Zugang zum Fahrzeuginnern normalerweise über die rechte, fensterlose Tür erfolgte, und nur bei breiter Ladung wurde auch der linke Türflügel betätigt, so dass bei breiter Ladung sämtliche Flügel geöffnet waren.

Interessant war auch die beim dritten Turmwagen praktizierte Lösung, eine Leiter auf der „türlosen“ Fahrzeugseite von vorn in einer ovalen Öffnung verschwinden zu lassen.

OBEN **Einer der letzten Einsätze des dritten Montagewagens war am 30. April 1965 der Abbau der Fahrleitung auf dem mittlerweile gleislosen Übergabebahnhof in Altena** DR. ROLF LÖTTGERS (2)



RECHTS **Der 1949 beschaffte dritte Turm-LKW wartete am 26. März 1963 vor der Wagenhalle in Altena auf seinen nächsten Einsatz**

1964 kam das Ende

Der über eine Spindel in der Höhe verstellbare Turm war bei allen drei Modellen eine nahezu quadratische Konstruktion aus Winkeleisen, die mit Streben aus Flacheisen zusätzlich stabilisiert wurden. Die etwa 1,60 x 0,80 m große Bühne der beiden ersten Wagen war um die Längsachse drehbar und zumindest beim ersten und dritten Turm-LKW auch verschiebbar. Eingefahren und mit zusammengeklapptem Geländer „ruhte“ sie beim ersten Turm-LKW auf dem Reserverad, das zu diesem Zweck auf dem Dach befestigt war. Beim zweiten Modell ragte der Turm auch in Ruhestellung noch deutlich über das Wagendach hinaus – fast 0,80 m. Die dreh- und schwenkbare Bühne des Turm-LKW von 1949 war dank des Auszugs von 0,80 m mit 3,10 x 0,80 m fast doppelt so groß; die maximale Fußbodenhöhe lag bei etwa 4 m gegenüber 3,80 m beim Turm-LKW von 1929.

Das älteste Fahrzeug wurde 1949 ausgemustert, Oberleitungsturmwagen Nr. 1, der 1929 in Dienst gestellte LKW mit der Betriebsnummer 1 im November 1953 und der 1949 als Ersatz für den Oldtimer von 1925 erworbene dritte Straßenturmwagen war bis zum Abbruch der Oberleitung im Nettetal unterwegs. Am 15. Dezember 1964 endete der Schienenbetrieb der Iserlohner Kreisbahn. DR. ROLF LÖTTGERS



Das knapp 2.000 Jahre alte Kolosseum ist eine der vielen Sehenswürdigkeiten der ewigen Stadt und eine der wenigen Stellen, an denen der Tourist üblicherweise Straßenbahnen zu sehen bekommt, da sie weitgehend aus der Innenstadt verschwunden sind. Eröffnet am 2. August 1877 als Pferdestraßenbahn, wuchs das Straßenbahnnetz beständig und bediente nach der Elektrifizierung ab 1890, die 1904 abgeschlossen war, schließlich alle Bezirke der Stadt. 1929 erreichte es seinen Zenit, es gab 59 Linien und über 800 Triebwagen und 280 Anhänger. Am 1. Januar 1930 wurde die

Straßenbahn aus dem historischen Zentrum verbannt und danach schrumpfte das Netz kontinuierlich zugunsten von Obussen. Die letzten neuen Wagen für mehrere Jahrzehnte wurden 1958 geliefert. Insbesondere zu den Olympischen Spielen 1960 wurde die Straßenbahn mehr und mehr zurückgedrängt. Bis 1973 wurde weiter stillgelegt, und es verblieb ein Rumpfnetz mit einigen Linien. Bis auf den Abbau der Strecke durch die Via degli Annibaldi und die Via G. Lanza in den 1980er-Jahren stabilisierte sich die Lage. Anschließend ging es mit der Tram in der italienischen Hauptstadt langsam wieder bergauf, es kamen einige Neubaustrecken hinzu und der vollkommen überalterte Wagenpark wurde nach und nach durch neue Fahrzeuge ergänzt bzw. ersetzt.



Am 5. Mai 1981 biegt der vierachsige MRS-Triebwagen 2257 (die Serie wurde 1927 bis 1934 gebaut) mit Lyrabügel auf der „gestrichenen“ Linie 30 in die Via Labicana ein. Rechts im Hintergrund sind noch die Gleise der Linie 13 in der Via degli Annibaldi zu erkennen, die bald darauf stillgelegt wurde. Der letzte unmodernisierte Wagen dieses Typs war bis 1996 im täglichen Einsatz, einige weitere Exemplare verblieben in modernisiertem Zustand noch bis 2002 im Einsatz.

20 Jahre später, am 29. September 2001, hat sich der Blick etwas verändert. Die Straßenbäume auf der linken Seite wurden gefällt, die Gleise in der Via degli Annibaldi sind verschwunden, und aus der „gestrichenen 30“ wurde die Linie 3. Der Triebwagen 9001 wurde 1990 gebaut, und er war der erste einer Serie von wenig erfolgreichen und unbeliebten sechsachsigen Niederflurwagen von SOCIMI. Ab 1997 folgten zwei weitere Serien eines anderen achtachsigen Niederflurtyps von FIAT Ferroviaria, des Cityway, dessen Beliebtheit wesentlich größer ist. Die Straßenbahn in Rom ist mittlerweile nach Jahrzehnten wieder zum grünen Anstrich übergegangen.

Text und Fotos: Bernhard Kussmagk



Wenige Monate vor der Einstellung der Straßenbahn treffen sich am 26. April 1964 Tw 41 mit Bw 70 und Tw 23 mit Bw 74 am Domplatz
O. FRITZ



Aus nach 60 Jahren

Der Straßenbahnbetrieb in Regensburg ■ Die Regensburger Straßenbahn gehört zu den 72 Betrieben in Deutschland, die seit 1945 stillgelegt wurden, davon 67 in den alten Bundesländern. Die Idee einer autogerechten Stadt machte auch vor Regensburg nicht Halt und eine Straßenbahn passte einfach nicht mehr in das Konzept

Bei der Eröffnung im Jahr 1903 war Regensburg die neunte Stadt in Bayern mit einem elektrischen Straßenbahnbetrieb. Von 1846 bis 1849 gab es bereits einen Pferdebus der königlich bayerischen Donau-Dampfschiff-Fahrt, dessen Fahrplan auf die Fahrzeiten der Schiffe abgestimmt war. Von der Anlegestelle an der Donau fuhr der Omnibus eine 2,8 Kilometer lange Schleife durch die Altstadt und hielt dabei an den damaligen Hotels. 42 Jahre später, 1891, gründete der Unternehmer Michael Schwarz, ein aus drei Linien bestehendes Omnibusunternehmen, das nach sechs Monaten wegen Unwirtschaftlichkeit eingestellt werden musste. Die Planungen für eine elektrische Straßenbahn begannen im Jahr 1897. Trotzdem dauerte es bis zur Eröffnung sechs Jahre, da in Regensburg wegen der engen und verwinkelten Straßen im Altstadtbereich besondere Herausforderungen gemeistert werden mussten. Einzelne Häuser wurden abgerissen oder abgeschrägt, um Platz für die Straßenbahn zu machen, die durch Kurven einen Weg mit einem minimalen Radius von 15 Meter brauchte.

Ausbau bis 1936

Das 4,54 Kilometer lange, aus zwei Linien bestehende Grundnetz, wurde am 21. April 1903 (Linie vom Bahnhof nach Stadtamhof) und am 1. Mai 1903 (Linie vom Schlachthof zur Wilhelmstraße) eröffnet. Lange vor dem Bau zeigten viele Gemeinden außerhalb von Regensburg, bis zu einer Entfernung von mehr als zehn Kilometern vom Stadtzentrum, Interesse an einem Straßenbahnanschluss. Dazu gehörten zum Beispiel die Gemeinden Zeitlarn, Pettendorf, Gallingkofen und Burgweinting. Berechnungen zeigten, dass keine dieser Linien wirtschaftlich betrieben werden könnte. Somit wurde eine einzige „Überlandlinie" nach Prüfening gebaut, die über die damalige Stadtgrenze von Regensburg hinaus führte. Diese dritte Linie war eine Verlängerung von

Tw 34 am 24. Mai 1951 an der zeitweiligen Endhaltestelle in der Pfluggasse vor der Mohrenapotheke SLG. K. KARL

der Wilhelmstraße nach Westen, wurde zunächst aber als eigenständige Linie betrieben. In den Jahren bis 1936 wurde das Liniennetz sukzessive erweitert und erreichte am 1. Juli 1936 die größte Ausdehnung mit einer Streckenlänge von 15,3 Kilometern und einer Gleislänge von 18,4 Kilometern. 38 Triebwagen und 20 Beiwagen standen für den Betrieb auf vier Linien zur Verfügung. Laut Fahrplan waren an allen Tagen 25 Kurse im Einsatz. Dies ermöglichte auf den vier Linien einen Sechs-Minuten-Takt. Sonntags begannen die Fahrten ca. eine Stunde später als an den Werktagen. Anfang der 1940er-Jahre musste der Betrieb kriegsbedingt reduziert werden. Zum einen fehlte es an Personal, zum anderen an Ersatzteilen oder Fachkräften, um Wagen und Infrastruktur in einem fahrtauglichen Zustand zu erhalten. Nach einem Bombenangriff am 22. November 1944 und der damit verbundenen Zerstörung der Kumpfmühler Brücke wurde die Linie 4 nach Kumpfmühl eingestellt. Am 13. März 1945 kam der gesamte Verkehr, ebenfalls nach einen Bombenangriff, zum Erliegen.

Wiederaufbau 1946

Nach einem Jahr ohne Straßenbahnbetrieb wurde am 18. März 1946 ein kleines, 3,36 Kilometer langes Teilstück vom Ar-

Steckeneröffnungen der Regensburger Straßenbahn in den Jahren von 1903 bis 1936. Die Bezeichnung und Lage der Haltestellen entspricht dem Zustand bei der Eröffnung des jeweiligen Streckenabschnitts

ALLE GRAFIKEN: H. EICHERMÜLLER



Daten & Fakten: Straßenbahn Regensburg

Spurweite	1.000 mm
Streckennetz	eingleisig mit Ausweichen
Eröffnung	21. April 1903
Fahrzeuge	Zweirichtung
Maximale Anzahl der Linien	4
Takt	6 Minuten
Größte Linienlänge	13,45 km
Größte Streckenlänge	15,34 km
Größte Gleislänge	18,45 km
Anzahl der Triebwagen	48
Anzahl der Beiwagen	34
Letzter Betriebstag	1. August 1964
Fahrgäste	ca. 350 Millionen
Gefahrene Kilometer	ca. 80 Millionen

nulfsplatz nach Prüfening in Betrieb genommen. Es dauerte weitere 16 Monate, bis die Straßenbahn auf drei Linien verkehren konnte. Die Linie 2 vom Bahnhof nach Reinhausen konnte wegen der Sprengung der Steinernen Brücke und deren provisorischer Reparatur nicht mehr reaktiviert werden. Trotzdem blieben die Gleise und Oberleitungen in den Straßen. Zu dieser Zeit war geplant, auch diese Linie wieder zu eröffnen. Gerade die Linie 2 hatte mit 37% den größten Anteil von zweigleisiger Streckenführung, und bei der Verlängerung nach Reinhausen im Oktober 1933 war angedacht, diese Linie um 2,4 Kilometer zum neugebauten Wohngebiet, der heutigen Konradsiedlung, zu verlängern. Erst 1950 wurde beschlossen, die Konradsiedlung mit einem O-Bus zu erschließen. Die beiden Stichlinien zum Schlachthof (Linie 3) und nach Kumpfmühl (Linie 4) wurden zunächst nicht wieder mit der Durchmesserlinie 1 von Prüfening nach Pürkelgut verbunden und endeten in der Pfluggasse an der Mohrenapotheke bzw. am Bismarckplatz. Erst am 12. April 1952 wurde die Linie 3 wieder bis Domplatz geführt, die Linie 4 folgte am 4. Februar 1953 mit dem Anschluss am Arnulfsplatz.

Hatte die Straßenbahn eine Zukunft?

Mit zunehmendem Individualverkehr war es Anfang der 50er-Jahre offensichtlich, dass der eingleisige, mit Ausweichen versehene Straßenbahnbetrieb in der damaligen Form keine lange Zukunft haben konnte. Vor allem auf dem Abschnitt Domplatz – Arnulfsplatz kam es stets zu Behinderungen und erheblichen Verspätungen. Mehr als zehn unterschiedliche Ideen wurden diskutiert und teils auch genauer untersucht: Neben einem zweigleisigen Ausbau für die Strecken im Außenbereich, Zusammenlegung der Linien 3 und 4, Umbau von je zwei Triebwagen zu einem Gelenkwagen wurde sogar eine Unterpflasterstraßenbahn untersucht, die mit Kosten von 55 Millionen DM jedoch viel zu teuer gewesen wäre. Das Hauptproblem war die Eingleisigkeit sowie die Durchquerung der Altstadt. Letzteres Problem wollte man mit einer Ringlinie lösen. Dieser Ring sollte auf der Strecke Arnulfsplatz – Bismarckplatz – Emmeramsplatz – Maximilianstraße – Domplatz – Kohlenmarkt – Arnulfsplatz entgegen dem Uhrzeigersinn und somit in gleicher Richtung wie der Individualverkehr befahren werden. Zum ersten Mal wäre auch der Emmeramsplatz verkehrstechnisch mit eingebunden worden. Die einzelnen Linien sollten von ihren Endhaltestellen Prüfening, Pürkelgut, Schlachthof und Kumpfmühl in den Ring einfahren, ihn einmal durchfahren und dann zu ihrem Ausgangspunkt zurückkehren. Bei einem Sechs-Minuten Takt auf



Tw 47 an der Ausweiche Friedenstraße im März 1959. Dieser Verbandswagen von der Firma Rathgeber wurde 1955 in einer Serie von vier Triebwagen und vier Beiwagen gekauft, um auf der geplanten zweigleisigen Strecke nach Kumpfmühl zu fahren H. GRÜNBAUER



Tw 24 fährt durch das Jakobstor. Zwischen den beiden Türmen war ein Zierbogen, der für die Straßenbahn zu eng war und deshalb abgerissen werden musste HANS VAN ENGELEN/GERAMOND

Winter-Fahrplan der Regensburger Strassenbahn (Gültig ab 15. Oktober 1903)

1. Linie:		2. Linie:		3. Linie:	
Bahnhof ●—●	Stadtamhof	Wilhelmstr. ●—●	Schlachthof	Wilhelmstr. ●—●	Prüfening
ab	*ab*	*ab*	*ab*	*ab*	*ab*
*05:54 Uhr..........	**05:44 Uhr	*05:44 Uhr	*05:52 Uhr	07:24 Uhr..............	07:38 Uhr
06:06 Uhr	06:04 Uhr	05:56 Uhr	06:04 Uhr	07:48 Uhr..............	08:02 Uhr
06:18 Uhr	06:16 Uhr	06:12 Uhr	06:16 Uhr	08:12 Uhr..............	08:26 Uhr
ab hier alle 12 Minuten bis 10:30 Uhr ab 10:30 Uhr alle 6 Minuten, dann				ab hier – je nach Bedarf – alle 24 Minuten, dann	
ab	*ab*	*ab*	*ab*	*ab*	*ab*
20:42 Uhr	20:40 Uhr	20:36 Uhr	20:40 Uhr	20:12 Uhr..............	20:26 Uhr

*Nur an Sonn- und Feiertagen; **Arbeitswagen nur an Werktagen

Nach der letzten Tour befahren die Wagen nicht mehr die ganze Strecke, sondern rücken in das Elektrizitätswerk Augustenstrasse ein.

Bemerkungen

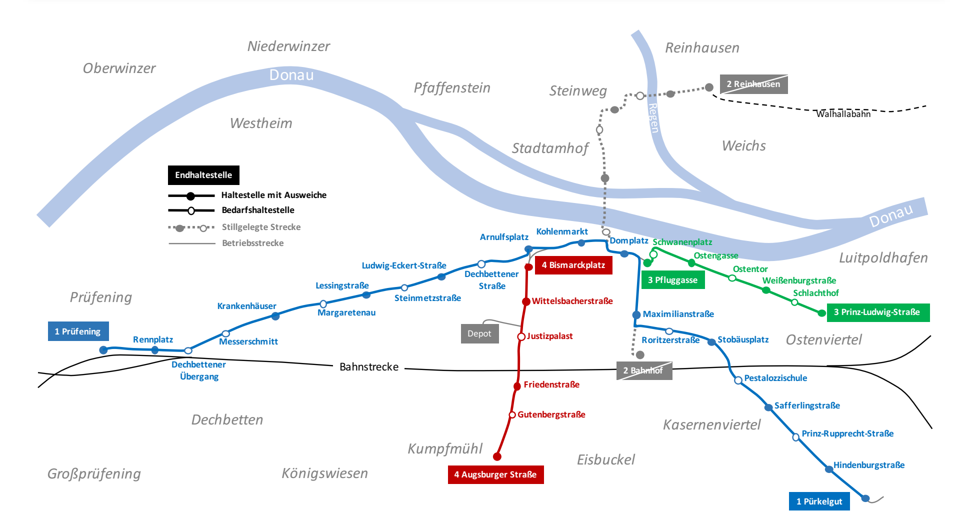
Der Fahrpreis beträgt für die Teilstrecken

1. Bahnhof – Stadtamhof	4. Schlachthof – Bahnhof;	7. Sportplatz – Bahnhof
2. Schlachthof – Wilhelmstrasse	5. Sportplatz – Ostentor	8. Ausweiche Prüfeninger Chaussee – Domplatz
3. Schlachthof – Stadtamhof	6. Sportplatz – Stadtamhof	9. Rennplatz – Haidplatz; 10. Prüfening – Wilhelmstr.

je 10 Pfennige, für eine Fahrt über eine dieser Teilstrecken hinaus 15 Pfennige

- An Sonn- und Feiertagen, sowie an Markttagen, wird der 6-Minutenbetrieb auf den Linien 1 und 2 und der 24- bzw. 12-Minutenbetrieb auf der Linie 3 je nach Bedarf auf längere Zeiten ausgedehnt.
- Nach Theaterschluss verkehren Wagen vom Theater 8. Ausweiche Prüfeninger Chaussee – Domplatzm Bahnhof, und vom Theater nach dem Schlachthof.
- Einmaliges, direktes Umsteigen am Domplatz oder an der Wilhelmstraße ist gestattet.

Die Betriebsleitung



Liniennetz nach der Wiederherstellung des Straßenbahnbetriebs am 14. Juli 1947. An diesem Tag wurde die Linie 4 nach Kumpfmühl wieder eröffnet. Die Linien 3 und 4 endeten zu diesem Zeitpunkt wenige Hundert Meter vor den Haltestellen der Linie 1. Die Linie 2 vom Bahnhof nach Reinhausen wurde nicht mehr aufgebaut und später durch eine Buslinie ersetzt

Liniennetz am 14. Juli 1947

		Linienlänge km	Kurse	Ausweichen	Fahrtdauer Minuten
Linie 1	Prüfening – Pürkelgut	7,24	12	11	36
Linie 3	Pfluggasse – Prinz-Ludwig-Straße	1,47	3	2	8
Linie 4	Bismarckplatz – Kumpfmühl	1,52	3	2	8
Gesamt		**10,23**	**18**	**15**	**52**

jeder Linie wäre somit die Altstadt im 90-Sekunden-Takt erschlossen gewesen und jede Haltestelle im Altstadtbereich hätte ohne Umsteigen erreicht werden können. Dieser Plan wurde, ebenso wie alle anderen Ideen, nicht verwirklicht. In den 18 Betriebsjahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurde in keine neuen Linien oder Linienverlängerungen mehr investiert. Die einzigen Neubaumaßnahmen waren die Verlegung und gleichzeitige Verlängerung der Ausweichstelle von der Maximilianstraße zum Ernst-Reuter-Platz sowie die Verlängerung der Ausweichstelle in der Lessingstraße. Des Weiteren wurden je nach Notwendigkeit auch einzelne Gleisabschnitte und Weichen erneuert wie zum Beispiel auf der Kumpfmühler Brücke 1952. An den Fahrzeugen wurden im Laufe der 1950er-Jahre eine ganze Reihe von technischen Verbesserungen durchgeführt. Ab September bis Dezember 1948 erhielten alle Triebwagen Scherenstromabnehmer. Da dazu auch die Oberleitungen angepasst werden mussten, erfolgte die Umstellung linienweise beginnend mit der Linie 4, gefolgt von der Linie 1 und der Linie 3. Zwischen 1955 und 1958 wurden fast alle Wagen mit Magnetschienenbremsen nachgerüstet. Auch das äußere Aussehen hat sich verändert. So wurde zum Beispiel die Linienkennzeichnung auf große Stirn-Nummernkästen umgestellt.

Ablösung durch Busse

Schon 1938 wurde überlegt, den Straßenbahnbetrieb zu Gunsten eines O-Busbetriebs einzustellen. Kriegsbedingt war das nicht mehr möglich, und die für Regensburg vorgesehenen O-Busse und Oberleitungen wurde auf andere Städte verteilt. Zur Erschließung der Konradsiedlung wurde 1953 doch noch eine 5,14 Kilomter lange O-Buslinie gebaut, die jedoch in den zehn Jahren bis zu ihrer Einstellung nicht wirtschaftlich betrieben werden konnte. Die Fahrzeit vom Bahnhof zur Konradsiedlung betrug zwar nur 17 Minuten, allerdings wurde die Altstadt umfahren und somit war zum Erreichen der Innenstadt ein Umsteigen am Ernst-Reuter-Platz notwendig. Neben der O-Buslinie wurden drei weitere Dieselbuslinien eingerichtet. Damit gab es 1954 einen Mischbetrieb aus drei Verkehrsmitteln. Mit 72% der angebotenen Kapazität trug die Straßenbahn zu diesem Zeitpunkt die Hauptlast. Für eine Stadt mit 120.000 Einwohnern war es auf Dauer aber unwirtschaftlich, gleichzeitig Straßenbahn-, O-Bus- und Dieselbus-Linien zu betreiben. Verkehrsgutachten kamen stets zu dem Ergebnis die Straßenbahn abzuschaffen.

Ein letzter Versuch

1955 wurde untersucht, eine zweigleisige Linie von Prüfening nach Kumpfmühl ein-

Tw 42 fährt an der eingleisigen Bedarfshaltestelle „Dechbettener Übergang" in Richtung Prüfening. Vor dem Triebwagen kreuzt ein Anschlussgleis der Deutschen Bundesbahn, das gerade von dem Motorradfahrer passiert wird HANS VAN ENGELEN/GERAMOND



Tw 46 mit Bw 80 steht im September 1956, wenige Monate nach der Inbetriebnahme, an der Haltestelle Ernst-Reuter-Platz. Links im Hintergrund ist ein Teil eines O-Busses zu erkennen H. GRÜNBAUER



Tw 23 mit Bw 68 bei der Ankunft an der Endhaltestelle in Pürkelgut im Winter 1955/56. Am 1. August 1964 fuhr auf der Linie von Prüfening nach Pürkelgut die letzte Regensburger Straßenbahn

zurichten, da die über diese Linie erschlossenen Stadtteile mit zusammen 30.000 Einwohnern, ungefähr ein Viertel der Einwohner Regensburgs, am stärksten besiedelt waren. Alle anderen Strecken sollten dann eingestellt und auf Busbetrieb umgestellt werden. Da der Betriebshof auch auf dieser Strecke lag, schien dies durchaus machbar. Die Länge dieser neuen Linie wäre 5,7 Kilometer gewesen. Der einzige Teil von diesem Plan, der endlich beschlossen wurde, war der zweigleisige Ausbau nach Kumpfmühl mit Verlängerung nach Süden bis zur Ludwig-Thoma-Straße. Dazu wurden vier neue Triebwagen mit vier neuen Beiwagen für insgesamt 580.000 DM bei der Firma Rathgeber bestellt. Für 50.000 DM bestellte man Gleise und Oberleitungen für den Ausbau. Diese Pläne wurden jedoch wieder verworfen. Die Gleise und Oberleitungen konnten zurückgegeben werden, die Trieb- und Beiwagen nicht. Auf diese Weise kam Regensburg im Jahr 1956 zu neuen Straßenbahnzügen. Diese neuen Verbandstriebwagen von Rathgeber hatten Plätze für 78 Fahrgäste, 30 mehr als die älteren Fahrzeuge. Die neuen Beiwagen kamen auf 39 Plätze mehr. Da auf der Linie 2 nach Kumpfmühl nicht mit Anhänger gefahren werden konnte, kamen die neuen Triebwagen zunächst auf dieser Linie solo zum Einsatz. Insgesamt gab es in Regensburg 48 Triebwagen aus sieben Fahrzeuggenerationen so-



OBEN Tw 37 mit Beiwagen an der Einfahrt in die Ausweiche am Domplatz: Bis 1944 war dies der zentrale Umsteigepunkt für drei der vier Linien
HANS V. ENGELEN/GERAMOND

LINKS Tw 43 mit einem Beiwagen der Serie 4 (Bw 70 bis 76) im Jahre 1963 kurz vor der Einfahrt zur Ausweiche Ludwig-Eckert-Straße
SAMMLUNG K. KARL

wie 34 Beiwagen, ebenfalls aus sieben Lieferungen.

Einstellungen

Am 10. Oktober 1955 begann das Sterben der Regensburger Straßenbahn. Bedingt durch den Ausbau der Kreuzung Weißenburgstraße mit der Adolf-Schmetzer-Straße sowie den vierspurigen Ausbau beider Straßen, beschloss die Stadt, die Straßenbahnlinie 3 zum Schlachthof während der Bauphase vorübergehend durch Busse zu ersetzen. Aus dem „vorübergehend" wurde ein „für immer". Genauso ging es der Linie 4 nach Kumpfmühl (am 23. Dezember 1956 in Linie 2 umbenannt) zum 31. Oktober 1959. Die drei Triebwagen 27, 33 und 36 fuhren am letzten Betriebstag mit Trauerflor.

Liniennetz 1954

		Linienlänge km	Takt Min.	Kurse	Fahrtdauer Min.	Geschwindigkeit km/h	Fahrten pro Tag und Richtung	Tages Kapazität
Prüfening – Pürkelgut	Straßenbahn	7,24	6	12	36	12,1	144	28.224
Domplatz – Schlachthof	Straßenbahn	1,65	6	3	9	11,0	150	14.400
Arnulfsplatz – Kumpfmühl	Straßenbahn	1,64	6	3	9	10,9	150	14.400
Bahnhof – Danziger Freiheit	O-Bus	5,14	20	2	17	17,9	48	6.720
Ganghofersiedlung – Hohes Kreuz	Dieselbus	7,48	60	1	24	18,7	16	2.240
Bahnhof – Gallingkofen	Dieselbus	7,07	20	3	27	15,7	48	6.720
Harthof – Keilberg	Dieselbus	2,41	20	1	7	20,7	45	6.300



Tw 42 und Bw 74 im Juni 1964 beim Umsetzen an der Endhaltestelle Prüfening. Rechts im Hintergrund ist ein Zug aus Sinzing kommend auf dem Weg zum Hauptbahnhof. Die Fahrgäste warten das Umsetzen ab, um anschließend in Richtung Pürkelgut zu fahren HANS VAN ENGELEN/GERAMOND

Die Kumpfmühler konnten somit ihrer Straßenbahn einen würdigen Abschied bereiten. Die Umstellung auf Dieselbus sollte wesentliche Verbesserungen bringen. Aber weder die vorhergesagte Kosteneinsparung noch die Betriebsbeschleunigung erwiesen sich als wahr. Zu diesem Zeitpunkt wurde schließlich beschlossen, den Straßenbahnbetrieb komplett einzustellen. Die Konzession lief noch bis zum 31. Juli 1961, doch wegen der kürzlich gemachten Investitionen in neue Triebwagen und Beiwagen und den zu erwartenden hohen Anschaffungskosten für 26 Omnibusse beantragte man eine Konzessionsverlängerung um drei Jahre bis zum 31. Juli 1964. Diese wurde unter strengen Auflagen, die bis zum 30. Juni 1962 umgesetzt werden mussten, auch genehmigt.

Letzte Linie von Prüfening nach Pürkelgut

Ab dem 1. November 1959 gab es somit nur noch die Linie 1 mit 7,24 Kilometern Linienlänge und 23 Haltestellen. Zwölf Kurse waren im Sechs-Minuten-Takt unterwegs. Bei Bedarf wurden bis zu zwei Beiwagen mitgeführt. Der Wagenpark umfasste im Liniendienst in den letzten fünf Jahren noch 20 Triebwagen und 20 Beiwagen. Als Bedingung für die Konzessionsverlängerung mussten die Trieb- und Beiwagen der älteren Ge-

Die Fahrzeuge der Regensburger Straßenbahn

Triebwagen

Serie	Anzahl	Nummer	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Plätze Gesamt	Länge Meter	Breite	Achsabstand	PS
I	16	1 bis 16	1902	14	12	26	6.920	2.020	1.600	36
II	3	17 bis 19	1910	16	22	38	8.442	2.020	1.800	70
III	3	20 bis 22	1919	16	32	48	9.092	2.020	2.200	80
IV	13	23 bis 35	1927	16	32	48	9.092	2.020	2.200	10
V	3	36 bis 38	1929	16	32	48	9.092	2.000	2.200	108
VI	6	39 bis 44	1935	16	32	48	9.092	2.000	2.200	108
VII	4	45 bis 48	1956	22	56	78	11.512	2.134	3.000	162

Beiwagen

Serie	Anzahl	Nummer	Baujahr	Sitzplätze	Stehplätze	Plätze Gesamt	Länge Meter	Breite	Achsabstand
I	5	52 bis 56	1893	16	12	28	6.030	1.900	1.200
II	2	47 und 48	1893	10	12	22	4.585	2.000	1.350
III	3	49 bis 51	1904	15	12	27	6.030	2.050	1.200
IV	4	57 bis 60	1912	16	34	50	8.040	2.020	2.000
V	9	61 bis 69	1927	16	34	50	8.545	2.020	2.200
VI	7	70 bis 76	1929	16	34	50	8.545	2.020	2.200
VII	4	77 bis 80	1956	22	67	89	11.512	2.134	3.000

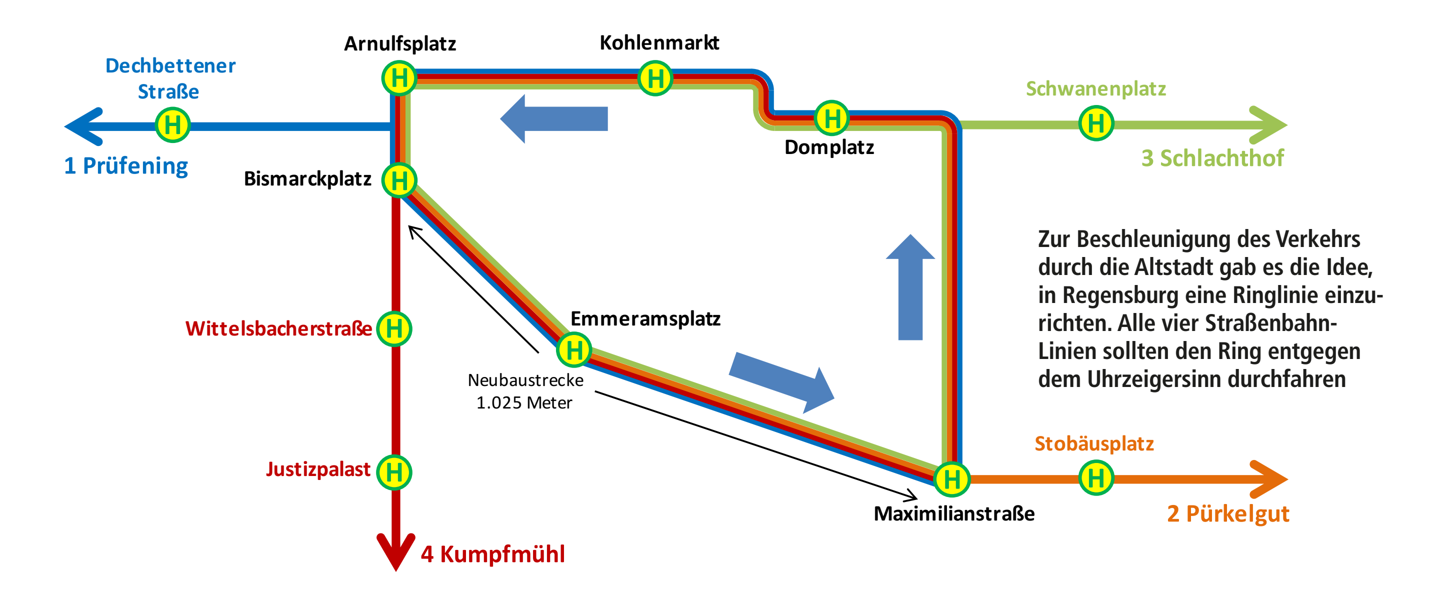
Die geplante Umstellung auf O-Bus wurde nie vollzogen. Die einzige Linie vom Hauptbahnhof zur Konradsiedlung existierte nur zehn Jahre, im Sommer 1956 war der O-Bus 05 mit Bw 57 am Ernst-Reuter-Platz zu sehen H. GRÜNBAUER

nerationen auf neuere Sicherheitsstandards umgebaut werden. Fünf Trieb- und vier Beiwagen, deren Nachrüstung unwirtschaftlich gewesen wäre, wurden deshalb ab 1961 verschrottet oder nur noch als Dienstfahrzeuge verwendet. Der Abschied kam am 1. August 1964. Ein Fahrzeugkorso, bestehend aus einem nachgebauten Pferdeomnibus, dem 40 mit Beiwagen 62 (ältere Bauart), sowie dem Triebwagen 47 mit Beiwagen 79 (neuer Verbandszug), gefolgt von dem neuen Gelenkbus 55, fuhr abends durch die Stadt. Damit ging eine Epoche in Regensburg zu Ende. Die Straßenbahn war vom 21. April 1903 bis zum 1. August 1964 in Regensburg unterwegs. Wenn man die kriegsbedingten und hyperinflationsbedingten Unterbrechungen mit einrechnet, waren dies genau 59 Jahre, sechs Monate und sechs Tage. Heute erinnern nur noch etwa 50 Rosetten zur Oberleitungsbefestigung entlang der Strecken an die Straßenbahn. Die Regensburger Straßenbahn beförderte zirka 350 Millionen Personen und legte zirka 80 Millionen Kilometer zurück.

Alle Wagen der älteren Baujahre wurden für 200 DM abgegeben bzw. verschrottet. Die vier neuen Verbandszüge gingen für zusammen 100.000 DM nach Darmstadt, wo sie noch bis 1990 im Einsatz waren. Die Stadt Regensburg kaufte 1990 den Triebwagen 47 mit Beiwagen 79 zurück. Diese Wagen warten seit dieser Zeit auf eine Restaurierung.

Ausblick

Der öffentliche Nahverkehr im Großraum Regensburg wird vom RVV koordiniert und besteht derzeit aus 49 Bus- und vier Bahnlinien. Der Einzugsbereich umfasst knapp über 400.000 Einwohner. Der Busverkehr hat auf vielen Strecken seit langem seine Kapazitätsgrenze überschritten. So gibt es zum Beispiel



Zur Beschleunigung des Verkehrs durch die Altstadt gab es die Idee, in Regensburg eine Ringlinie einzurichten. Alle vier Straßenbahn-Linien sollten den Ring entgegen dem Uhrzeigersinn durchfahren

Regensburg

Tw 48 fährt am 25. April 1964 auf dem eingleisigen Abschnitt von der Endhaltestelle Prüfening in Richtung Ausweiche Rennplatz. Unglaublich, wie ländlich es seinerzeit außerhalb Regensburgs Innenstadt aussah O. FRITZ

auf der Achse von der Innenstadt zur Universität in den Stoßzeiten 36 Busfahrten auf neun Linien. 38 Buslinien enden bzw. beginnen am Hauptbahnhof. Es fehlt an einem leistungsfähigeren Verkehrsmittel. Seit Längerem wird von vielen Organisationen und Politikern eine Stadtbahn gefordert. Die jetzige Stadtregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag festgeschrieben, während der Legislaturperiode eine neue Studie zu einer Stadtbahn anfertigen zu lassen. Vielleicht kommt so Regensburg doch noch zu einer Stadtbahn, allerdings in ganz anderer Form als die frühere Straßenbahn. HEINER EICHERMÜLLER

Quelle

H. Eichermüller und M. Kempter: Straßenbahn in Regensburg, Gietl Verlag, 2015.



UNTEN: **Der Straßenbahnzug aus Tw 47 mit Bw 79, im Juni 2014 aufgenommen, wartet seit 25 Jahren auf eine Restaurierung** H. EICHERMÜLLER

Neuerungen, Abschiede – und Rückbesinnung

Die Bogestra in den 1990er-Jahren ■ Nicht nur für die Straßenbahnbetriebe in der ehemaligen DDR, sondern auch für diejenigen in den alten Bundesländern war das Nachwendejahrzehnt 1990 bis 1999 eine Dekade tiefgreifender Veränderungen. Die Entwicklung der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra) in den 1990er-Jahren ist ein typisches Beispiel dafür



Dem neuen Jahrzehnt waren Ende 1989 zwei Paukenschläge vorausgegangen: Seit dem 2. September 1989 fuhr die U 35 als erste regelspurige Stadtbahnlinie der Bogestra. Sie verlief auf neun Kilometern Länge im Tunnel zwischen dem Schloss Strünkede in Herne und dem Bochumer Hauptbahnhof und ersetzte die bis dahin verkehrende meterspurige Straßenbahnlinie 305. 13 Stadtbahnwagen vom Typ B (Tw 6001-6013) hatte man dafür beschafft.

Mit der regelspurigen Stadtbahn hatte auch eine neue Lackierung Einzug gehalten, der sogenannte „City-Express-Lack" (kurz „CE-Lack"). Es handelte sich um eine Kombination aus Weiß, Hellgrau und verschiedenen Rottönen. Seit August 1989 wurden beginnend mit dem Tw 339 auch die meterspurigen M6-Wagen in CE lackiert, ab Juni 1991 auch Düwag-Standardwagen der für Tunnelbetrieb hergerichteten Serie 33-53 (erster Wagen: Tw 35).

Meterspurnetz und Fahrzeugeinsatz zu Beginn der 1990er Jahre

Nach Stilllegung der Linie 305 betrieb die Bogestra noch folgende sechs Meterspurlinien: 301 Gelsenkirchen Hbf – Bismarck – Erle – Buer – Horst, Essener Straße, 302 Gelsenkirchen-Buer, Rathaus – Schalke – Hbf – Wattenscheid – Bochum Hbf – Bochum-Laer, Mitte (in Schwachverkehrszeiten nur bis Bochum, Buddenbergplatz), 306 Wanne-Eickel, Hbf – Bochum-Hamme – Bochum Hbf – Ruhr-Universität – Hustadt, 308 Bochum-Gerthe, Schürbankstr. – Bochum Hbf – Linden – Hattingen Reschop, 310 Bochum-Höntrop, Kirche – Bochum Hbf – Laer – Witten Rathaus – Witten-Heven Dorf und 318 Bochum-Gerthe, Schürbankstr. – Bochum Hbf – Linden – Bf Bochum-Dahlhausen.

Außerdem gab es noch die aus Essen kommenden Linien 106 (Essen, Helenenstraße – Gelsenkirchen-Horst) und 127 (Essen-Bredeney – Gelsenkirchen Hbf). Die auf Gelsenkirchener Stadtgebiet liegenden Streckenteile dieser Linien (im Falle der Linie 106 waren das nur wenige hundert Meter) gehörten der Bogestra, aber schon seit 1977 wurden auf beiden Linien nur noch Essener Fahrzeuge eingesetzt.

Die Linien 301 und 302 unterfuhren die Stadtmitte Gelsenkirchens bereits im Tunnel (Gelsenkirchen Hbf – Musiktheater), ebenso die Linien 308 und 318 die Bochumer Stadtmitte zwischen Ruhr-Stadion und Bergmannsheil. Fahrzeugmäßig waren diese beiden Linien komplett, die Linien 301





Ein Bauprovisorium war die Endstelle Ruhr-Universität, als am 9. Juni 1992 der Tw 29 dort wendete. Eine dritte Schiene für die regelspurige Stadtbahn ist an einigen Stellen schon vorhanden, und im Hintergrund erkennt man den im Bau befindlichen Hochbahnsteig

LINKS Eine Woche vor ihrer Abstellung begegnen sich am 24. August 1996 die Standard-Tw 35 (links) und 44 in der Bochumer Innenstadt zwischen den Haltestellen Bochum Rathaus und Brückstraße



Hier fährt heute keine Straßenbahn mehr: Am 25. November 1991 begegnen sich in Gelsenkirchen-Bismarck an der Haltestelle Trinenkamp vor klassischer Revier-Kulisse M6S-Tw 309 (links) und Standardwagen Tw 38. Im Hintergrund die Tagesanlagen der Zeche Consolidation



Der Bahnhofsvorplatz Wanne-Eickel und die Düwag-Klassiker der Bogestra – das gehörte über drei Jahrzehnte zusammen. Im Bild hat Tw 29 am 7. Juni 1992 gerade die Endhaltestelle am heutigen Heinz-Rühmann-Platz erreicht; Rühmanns Eltern führten einst die Bahnhofsgaststätte

und 302 zum größeren Teil mit M-Wagen ausgestattet. Die tunnelgängigen Standardwagen 33...53 waren alle beim Betriebshof Gelsenkirchen stationiert. Etwa die Hälfte von ihnen (etwa vier bis fünf Kurse pro Linie) wurde werktags im Plandienst auf den Linien 301 und 302 benötigt, der Rest als E-Wagen. Die Linien 306 und 310 waren das Refugium der nicht-tunnelgängigen Standardwagen (Serien 1...32, 261...298). An Sonn- und Feiertagen fand man auf der Linie 310 ebenfalls überwiegend M-Wagen.

1993/94: Drei Neueröffnungen in sechs Monaten

Der Eröffnung der regelspurigen U 35 schlossen sich die Bauarbeiten zu ihrer Verlängerung Richtung Ruhr-Universität – Hustadt an. Die Straßenbahnlinie dorthin war erst 1971/72 als völlig auf eigenem Bahnkörper verlaufende Schnellstraßenbahnstrecke in Betrieb genommen worden. Ihr Umbau zur regelspurigen Stadtbahn erfolgte größtenteils unter rollendem Rad. Nur das kurze Endstück Ruhr-Universität – Hustadt fuhr ab dem 2. Juni 1991 vorübergehend mit Bussen. Am 27. November 1993 war es soweit: Die U 35 fuhr bis Hustadt, nachdem am Vortag der Tw 290 als letzter meterspuriger Straßenbahnwagen an der Ruhr-Universität abgefahren war. Zwölf neue B-Wagen (Tw 6014-6025) hatte man beschafft.

Knapp vier Monate später, ab 11. März 1994, befuhr die Linie 308 in Hattingen eine Neubaustrecke zwischen Ruhrbrücke und der neuen Endstelle „Hattingen Mitte“, an der direkt in die S-Bahn umgestiegen werden konnte. Der zweigleisige Ausbau des bis dahin noch eingleisigen Streckenstücks zwischen Hattingen und Bochum-Linden schloss sich an.

Seit Mitte der 1980er-Jahre hatte man an der Verlängerung des Gelsenkirchener Stadtbahntunnels unter dem Stadtteil Bismarck hindurch bis zum Ruhr-Zoo im Zuge der Linie 301 gearbeitet. Am 28. Mai 1994 ging die 3,9 Kilometer lange Tunnelstrecke in Betrieb. Am Vormittag des gleichen Tages befuhr der M6S-Wagen 321 als letzter die alte oberirdische Strecke.

An der Peripherie gab es gegen Ende des Berichtszeitraums noch eine Veränderung: Die Essener Verkehrs-AG (EVAG) legte am 22. Mai 1998 die Meterspurstrecke zwischen Altenessen und Gelsenkirchen-Horst still (Linie 106), um sie zur regelspurigen Stadtbahn umzubauen. Diese fuhr ab 30. September 2001 bis an die Gelsenkirchener Stadtgrenze (Höhe Fischerstraße), während der Bau des nur wenige Hundert Meter umfassenden Reststücks noch fast drei weitere Jahre bis zum 24. Juni 2004 in Anspruch nahm.

Regelspur- und Tunnelpläne auf dem Rückzug

Das ursprüngliche Konzept aus den späten 1960er-Jahren sah vor, im gesamten Ruhrgebiet ein einheitliches regelspuriges Stadtbahnnetz unter Aufgabe der bestehenden Straßenbahnstrecken zu schaffen. In den Folgejahren hatte man das geplante Netz immer weiter ausgedünnt und Zeitpläne nach hinten verschoben. Die öffentlichen Finanzen reichten nicht aus, die Bevölkerungsentwicklung blieb hinter den Erwartungen zurück. Hinzu kam spätestens ab Ende der 1980er-Jahre eine zunehmend kritische Öffentlichkeit, die bemerkt hatte, dass die Tunnelstrecken den ÖPNV-Benutzern nicht nur Vorteile brachten: Streckenbündelungen und dadurch verursachte Umsteigezwänge, längere Haltestellenabstände und lange Anmarschwege zu den Haltestellen zehrten die Fahrzeitgewinne oft wieder auf. In den 1990er-Jahren wurde schließlich klar: Eine Totalumstellung auf Regelspur würde es nicht geben, sondern das Nebeneinander von Meter- und Regelspur Dauerzustand bleiben.

Anfang der 1990er-Jahre war man noch von wenigstens einer weiteren Regelspurlinie im Bereich der Bogestra ausgegangen, der Linie U 21 zwischen Bochum und Gelsenkirchen. Sie sollte zunächst der Trasse der Linie 310 bis Höntrop folgen, von dort über eine Neubaustrecke nach Wattenscheid und weiter im Tunnel als Ersatz für die Linie 302 nach Gelsenkirchen verlaufen. Die Eröffnung war schrittweise von 1996 bis 2003 vorgesehen.

Jedoch kürzte die Landesregierung 1994 den Ausbauplan für die Stadtbahn und strich auch die geplante U 21. Ebenso ging es dem Projekt zur Untertunnelung der Cranger Straße in Gelsenkirchen-Erle im Zuge der Linie 301, das der Gelsenkirchener Stadtrat noch am 20. Dezember 1990 beschlossen hatte. Neue Tunnelprojekte, so die neue Maßgabe der Landesregierung, sollten nicht mehr gefördert werden.

Das galt nicht für die Untertunnelung der Bochumer Innenstadt in Ost-West-Richtung im Zuge der Linien 302 und 310, deren Planung schon weit fortgeschritten war. Strittig



100 Jahre Bogestra: Nach etwa vierjähriger Aufarbeitung war der KSW-Tw 96 Ende 1999 fertig gestellt. Am 27. November 1999 hatte er seinen ersten großen öffentlichen Auftritt als Teil eines Straßenbahn-Korsos zur Wiedereröffnung der Strecke nach Witten-Hever

war während der gesamten 1990er-Jahre, ob die Linie 306 in Richtung Wanne-Eickel einen unterirdischen Abzweig von der Tunnelstrecke bekommen oder – als dann einzige Straßenbahnlinie – weiterhin oberirdisch durch die Bochumer Innenstadt fahren sollte. Ein 1999 gefasster Stadtratsbeschluss lautete: Die Linie 306 bleibt oberirdisch. Seit 2006 unterfahren jedoch alle Bochumer Straßenbahnlinien die Stadtmitte im Tunnel – auch die 306.

Neue Chancen für die Meterspur

Im Jahre 1993 wurden Pläne veröffentlicht, die Linie 308/318 in Bochum-Gerthe um einige Hundert Meter bis zur Haltestelle „Cöppencastrop" an der Stadtgrenze nach Castrop-Rauxel zu verlängern. Anfang 1995 gab es Konkreteres: Die Verlängerung nach Cöppencastrop sollte 1998 kommen, eine Verlängerung der Linie 302 nach Buer-Nord schon 1997, und zu einem noch nicht festgelegten Zeitpunkt sollte die Linie 310 ab Laer auf einer 4,5 Kilometer langen neuen Trasse über Werne und Langendreer nach Witten geführt werden – unter Aufgabe der bestehenden eingleisigen Strecke.

Im Bedarfsplan Schienenverkehr Nordrhein-Westfalen erschienen 1998 als „vordringlicher Bedarf" eine Verlängerung der Linie 318 vom Bahnhof Bochum-Dahlhausen bis zur Haltestelle „Am Ruhrort" (Länge 600 Meter), eine Ausdehnung der U 35 von Hustadt zur Fachhochschule (1,3 Kilometer) und die erwähnte Neutrassierung der Linie 310. Einzig die letztgenannte befindet sich heute – 17 Jahre danach – im Bau. Alle anderen Erweiterungspläne sind bislang nicht verwirklicht worden.

Wagenpark (Triebwagen) der Bogestra am 1. Januar 1990

Meterspur, Personenverkehr (Anzahl: 115)

Wagennummer	Bauart	Hersteller/Baujahr	Bemerkungen
2, 5-8, 10, 11, 14-16, 18-25, 27-29	6x-ZR-Tw	Düwag 1961-62	
33-41, 43-46, 49-53	6x-ZR-Tw	Düwag 1967-69	tunnelgängig seit 1980-84
262/65/66/69/70/72/73/75/76 279/81-84/86/88/90-92 294/95	6x-ZR-Tw	Düwag 1957-59	Tw 295 seit 1988 tunnelgängig
301-333	6x-ZR-Tw	Düwag 1976-77	Typ M6S
334-355	6x-ZR-Tw	Düwag 1981-82	Typ M6C

Meterspur, Sonderfahrzeuge (Anzahl: 6)

Wagennummer	Bauart	Hersteller/Baujahr	Bemerkungen
88	6x-ZR-Tw	Düwag 1969	Partywagen, 1988 ex Tw 48
611, 615	2x-ZR-Tw	Seidlitz & Kuschmierz 1950-51	Schleifwagen (Reserve), Aufbau auf Fahrgestellen Bj. 1901-02
620	4x-ZR-Tw	Düwag 1968	Fahrschulwagen
663	6x-ZR-Tw	Düwag 1957	Rangierwagen, 1989 ex Tw 263
677	6x-ZR-Tw	Düwag 1957	Schleifwagen, Umbau 1980-84 aus Tw 277

Regelspur (Anzahl: 13)

Wagennummer	Bauart	Hersteller/Baujahr	Bemerkungen
6001-6013	6x-ZR-Tw	Düwag 1988-89	Typ B80D

Niederflur kommt – aber mit Hindernissen

Anfang 1990 hatte die Bogestra die Bestellung von 20 neuen Niederflurwagen des Typs

Ausgeschlachtete Standardwagen waren in den frühen 1990er Jahren im Baulager Bochum-Hamme ein alltägliches Bild. Am 5. September 1994 waren zu sehen: Tw 269 (links), 281 (Mitte), 262 (dahinter), 25 (rechts), 15 (dahinter) und 291 (Dritter in der Reihe)

Ausmusterung der Standardwagen in den 1990er-Jahren

Anmerkung: Es werden die Jahre der tatsächlichen Abstellung und nicht der offiziellen Streichung aus dem Bestand angegeben. So wurden etwa die Tw 5, 18, 21, 273 und 284 offiziell zum 1. Mai 1991 ausgemustert, waren zu diesem Zeitpunkt aber schon ausgeschlachtet und seit Monaten abgestellt. Dadurch erklären sich Differenzen zwischen dieser Tabelle und anderen in der Literatur kursierenden Angaben.

Jahr	Bestand
1990	Tw 5, 18, 265, 273, 284
1991	Tw 21, 272, 283
1992	Tw 281
1993	Tw 8, 10, 15, 25, 262, 269, 275, 291
1994	Tw 6, 11, 14, 16, 19, 20, 22, 23, 24, 27, 29, 36, 37, 270, 288, 292, 294, 295
1995	Tw 2, 7, 28, 39, 41, 46, 51, 52, 266, 279, 282, 290
1996	Tw 33, 34, 35, 38, 43, 44, 45, 49, 53
1998	Tw 40, 50

NF6D zur Lieferung ab 1992 bei der Firma Düwag bekannt gegeben. Kurze Zeit danach wurde die Bestellung auf 42 Fahrzeuge aufgestockt. Am 25. August 1992 traf der Tw 401 als erster Wagen der neuen Generation in Bochum ein. Die ersten Fahrversuche fanden ab 30. September 1992 in der großen Abstellanlage am Gelsenkirchener Parkstadion statt. Da der Wagen noch keine Bremszulassung besaß, musste er vom Gelsenkirchener Betriebshof aus jedes Mal dorthin geschleppt werden. Erst gut ein Jahr nach Lieferung des ersten Wagens, am 31. August 1993, fuhren zum ersten Mal Niederflurwagen im Fahrgastbetrieb – namentlich die Tw 401, 403, 404, 405 und 406 auf der Linie 302. Am 20. November 1993 tauchten die Neulinge erstmals auch auf den Linien 308 und 318 auf. Doch die Einsätze in diesen ersten Monaten waren sehr unregelmäßig: Technische Probleme führten immer wieder zu Ausfällen, und an manchen Tagen waren überhaupt keine NF6D unterwegs.



Sehenswertes Ost-West-Fahrzeug-Treffen: Der Trabant-Kübel, der den Tw 34 am 19. Juli 1996 an der Haltestelle Auf der Wenge in Eickel eskortiert, wäre wenige Jahre zuvor an dieser Stelle noch undenkbar gewesen ALLE AUFNAHMEN: STEFAN HINDER

Ein vertrautes Gesicht auf dem Rückzug

Wie kaum ein anderer Wagentyp zuvor hatten in den 1960er-, 1970er- und 1980er-Jahren die sechsachsigen Zweirichtungs-Gelenkwagen von DÜWAG das Gesicht der Bogestra geprägt. Diese Rolle spiegelt sich auch in dem Begriff wider, der im Laufe der Zeit für diese Wagen aufgekommen war: Standardwagen. Insgesamt 91 Fahrzeuge hatte die Bogestra in den Jahren 1957 bis 1969 beschafft. Die zuletzt gelieferten Wagen 33-53, die sehr kräftig motorisiert waren (2x 140 KW gegenüber 2x 94 oder 100 KW der früheren Serien), hatten 1980–84 Meldeübertragungseinrichtungen für Tunnelstrecken bekommen und waren auf Rot-Weiß umlackiert worden. Ältere, nicht tunnelgängige Wagen blieben beige.

Bereits in den 1980er-Jahren hatte die Ausmusterung begonnen, so dass zu Beginn des Jahres 1990 noch 60 Tw betriebsfähig waren (vgl. Tabelle). Die Weichen für das endgültige Ende dieser Fahrzeuge waren be-





Das 100-jährige Jubiläum der Bogestra wurde im Jahre 1996 unter anderem mit einem Tag der offenen Tür am 25. August in der Straßenbahn-Hauptwerkstatt Bochum-Gerthe gefeiert. Mit dabei war auch der aus Wuppertal-Kohlfurth zurückgeholte KSW-Tw 96 (Fuchs 1948)

reits gestellt: Wagen der älteren Serien 1–32 und 261–298 erhielten ab 1990 HU mit reduziertem Arbeitsaufwand, bei denen man nur noch das Nötigste machte. Neulackierungen oder andere „kosmetische" Arbeiten unterblieben ganz. Als letzter dieser Wagen erhielt Tw 282 im Februar 1993 eine HU.

Die jüngeren Tw der Serie 33–53 waren bis dahin noch voll unterhalten worden, einschließlich Neulackierung in den aktuellen CE-Farben. Ab Mitte 1993 gab es auch bei diesen Wagen Einschränkungen. Im Dezember 1994 verließ Tw 40 als letzter Standardwagen mit einer HU die Hauptwerkstatt in Bochum-Gerthe. Vielleicht aus diesem Anlass hatte man ihn noch einmal komplett neu in den CE-Farben lackiert.

Die Einsätze der Standardwagen blieben bis Frühjahr 1994 im Großen und Ganzen unverändert. Kurz nach der Inbetriebnahme des Tunnelabschnittes zum Ruhr-Zoo im Mai 1994 verschwanden dann aber die Standardwagen von der Linie 301, und die tunnelgängigen Wagen 33-53 wurden nach und nach in den Bochumer Bereich umgesetzt.

Dort allerdings kamen auf der Linie 310 mittlerweile vermehrt M-Wagen zum Einsatz. Auf der Linie 302 fuhren Ende Januar/Anfang Februar 1995 letztmals Standardwagen; danach waren diese Fahrzeuge aus dem Betriebshof Gelsenkirchen verschwunden. Für den Rest ihres Daseins fuhren Standardwagen nur noch auf der Linie 306, fallweise auch auf der 310. Die Zahl der Wagen schmolz ab 1993 rasch zusammen. Von den nicht-tunnelgängigen Wagen waren zur Jahreswende 1994/95 nur noch sieben Stück betriebsfähig. Von ihnen wurden die Tw 2, 7, 28, 279 und 290 in den ersten Januartagen 1995 nach Gotha abtransportiert, wo sich seit November 1994 bereits der Tw 292 befand. Noch im Januar 1995 fuhr auch der Tw 266 das letzte Mal. Übrig blieb der Wagen 282, der als letzte beige Straßenbahn der Bogestra eine gewisse Berühmtheit erlangte, bis eine Entgleisung am 6. November 1995 auch für ihn das Ende bedeutete.

Ein immer wieder hinausgeschobenes Ende

Die bestellten 42 Niederflur-Tw 401-442 waren bis Ende 1994 komplett ausgeliefert. Trotzdem verschob sich die Ausmusterung der letzten Standardwagen immer wieder – aus mehreren Gründen: Zum einen war da der hohe Schadwagenbestand, und zwar nicht nur bei den Niederflurwagen, sondern auch bei den M-Wagen. Beispielsweise waren die Tw 335, 340 und 350 über mehrere Jahre (!) hinweg betriebsunfähig abgestellt.

Auf der Linie 306 ließen einige Kurvenradien und Haltestelleninseln lange Zeit nur den Einsatz von Standardwagen zu. Erst Ende 1994 liefen hier Bauarbeiten an, und ab 1. Februar 1995 war die Linie 306 auch für M-Wagen zugelassen.

Dabei ergab sich aber ein neues Problem: Die Bogestra plante nämlich just zu diesem Zeitpunkt, bei den M-Wagen nach und nach die Rollbänder für die Linien- und Fahrzielanzeigen durch LED-Anzeigen zu ersetzen. Man stattete daher nur noch fünf M-Wagen (302, 306, 317, 324 und 329) mit Rollbändern für die Linie 306 aus, von denen Tw 317 prompt durch einen Unfallschaden für längere Zeit ausfiel. Für den Rest des Jahres 1995 wurde daher auf der Linie 306 ein „Drittelmix" beim Fahrzeugeinsatz gebräuchlich (drei Kurse M-Wagen, sechs Kurse Standardwagen, dazu E-Wagen in der Frühspitze). Ende 1995 besaßen dann immerhin schon fünf M-Wagen LED-Anzeigen und standen damit auch für die Linie 306 zur Verfügung.

Das Jahr 1996 erlebten noch elf Standardwagen (33-35, 38, 40, 43-45, 49, 50, 53). Ei-



Wegen Baumängeln an der Bochumer Wagenhalle musste ab Februar 1994 ständig ein Teil der Straßenbahnwagen auf einem noch betriebsbereiten Streckenstück der 1993 auf Stadtbahnbetrieb umgestellten Strecke zur Ruhr-Universität abgestellt werden



Im August 1992 traf Tw 401 als erster Niederflurwagen ein. Das Bild zeigt den Neuling während der Erprobungsphase am 26. Oktober 1992 im Betriebshof Gelsenkirchen

Verkäufe von Standardwagen der Bogestra in den 1990er-Jahren

Wagennummer	Abgabe nach	Verbleib
Tw 11, 14, 16, 19, 20, 22, 23, 27, 29	1994 nach Gent	nur 11, 14, 20, 29 = Tw 67, 68, 61, 60; Rest ohne Einsatz; alle = a 1998; 1999 Tw 23 und 29 (= Gent 60) nach Essen, dort Ersatzteilspender
Tw 2, 7, 28, 279, 290, 292	1994-95 nach Gotha	= Tw 502, 507, 528, 579, 590, 592; a = 2001-2007
Tw 41	1996 nach Innsbruck	= 8x-Tw 82; 2009 = Lodz, 2012 = a
Tw 33, 34, 35, 43, 44, 45, 49, 53	1996 nach Arad	49 = Ersatzteilspender, 45 = a 2008, 34 = a 2011; Rest noch im Einsatz

ner davon (Tw 38) wurde Ende Mai abgestellt, acht folgten am 31. August 1996. Für die verbliebenen Tw 40 und 50 kündigte die Bogestra die Ausmusterung zum Ende 1996 an. Das war s dann – scheinbar.

Anfang 1997 hatte man die beiden letzten Standardwagen in Arbeitswagen (640 und 650) umnummeriert. Sie sollten als Schlepp- und Rangierwagen fungieren und bei besonderen Anlässen auch für Sonderfahrten benutzt werden. Doch schon ab 13. Februar 1997 kehrten beide Tw wegen akuten Wagenmangels in den Plandienst zurück. Was eigentlich nur als kurzfristige Notmaßnahme gedacht war, wurde zum Dauerzustand: Das ganze restliche Jahr 1997 waren beide Wagen fast jeden Tag außer sonntags auf der Linie 306 zu sehen. Erst im März 1998 nahm man den Tw 640 nach einem Bagatellunfall in die Werkstatt und lackierte ihn bei dieser Gelegenheit beige, um ihn in Zukunft als Museumsfahrzeug zu benutzen. Der somit letzte Standardwagen im Plandienst war Tw 650. Am 10. Mai 1998 erlitt er auf einer Sonderfahrt einen Bügelschaden, der zur Abstellung führte. Damit war die Zeit der klassischen Düwag-Gelenkwagen bei der Bogestra endgültig vorbei.

Nicht alle endeten sie auf dem Schrottplatz. Immerhin 25 Stück konnte die Bogestra zwischen 1994 und 1996 verkaufen. Dazu zählte auch der Tw 275, der an die Bergischen Museumbahnen (BMB) in Wuppertal-Kohlfurth ging und dort betriebsfähiges Museumsfahrzeug ist. Die übrigen Tw gingen an die Straßenbahnen in Arad (8), Gent (9), Gotha (6) und Innsbruck (1). In Arad sind heute noch einige Wagen im Einsatz.

Ausquartiert

Am 7. Februar 1994 stellte man im Straßenbahnbetriebshof Bochum fest, dass ein Träger des Hallendaches abgesackt und das Dach dadurch akut einsturzgefährdet war. Daher mussten alle dort beheimateten Straßenbahnwagen den Betriebshof räumen. Sie wurden auf einem noch vorhandenen Streckenstück des kurz zuvor auf Stadtbahnbetrieb umgestellten Südastes der Linie 306 abgestellt. Nach drei Wochen wurde das



Abendlicher Blick in die Wagenhalle Gelsenkirchen am 25. Oktober 1992 mit (von links) Tw 38, 41, 39, 52 und 303

Depot wieder freigegeben. Doch musste das ganze restliche Jahr über stets eine Anzahl Wagen mit einer Freiluftaufstellung auf dem stillgelegten Streckenstück vorlieb nehmen, da immer ein oder zwei Hallengleise wegen Sanierungsarbeiten gesperrt waren.

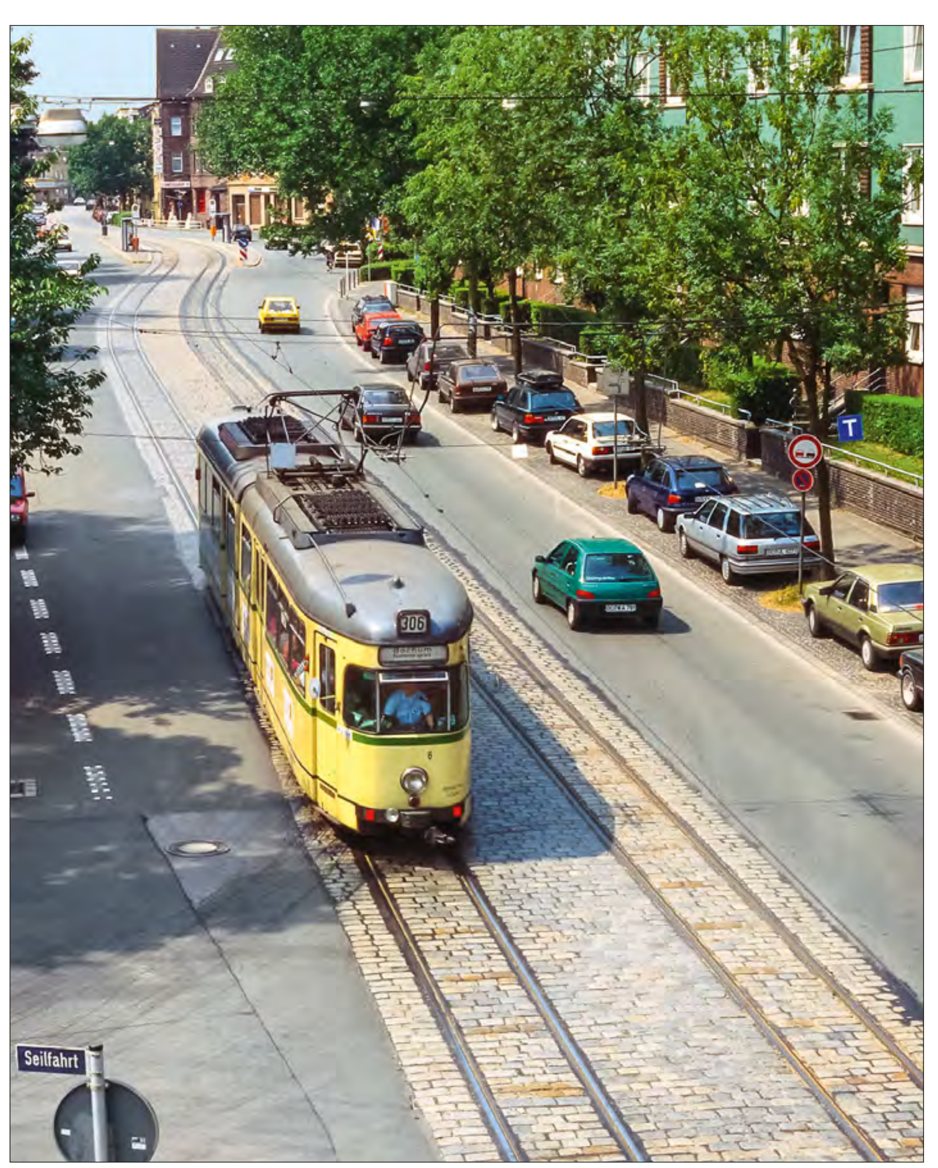
Möglicherweise hat dieser Vorfall die 1995 vorgestellten Pläne beflügelt, einen Neubau auf dem Gelände der ehemaligen Zeche „Engelsburg“ an der Linie 310 nach Höntrop zu erstellen, der den Straßenbahnbetriebshof Bochum an der Universitätsstraße, das Baulager Bochum-Hamme und die Straßenbahn-Hauptwerkstatt Bochum-Gerthe ersetzen sollte. Das Projekt ist im Jahre 2005 verwirklicht worden.

Ein Jubiläum mit Folgen

Am 13. Januar 1996 wurde die Bogestra 100 Jahre alt. Das Ereignis wurde mit insgesamt elf Veranstaltungen zwischen Mai und Oktober 1996 ausgiebig und öffentlichkeitswirksam gefeiert. Bedeutsamer war aber eine Nebenwirkung: Während zahlreiche Nahverkehrsbetriebe teilweise schon seit Jahrzehnten ältere Fahrzeuge als historische Wagen aufbewahrt hatten und bei besonderen Anlässen auch einsetzten, hatte die Bogestra in dieser Hinsicht bis dahin vornehme Zurückhaltung geübt. Am 25. September 1995 wurde jedoch in Erwartung des Jubiläums der KSW-Tw 96 (Fuchs 1948), den die Bogestra 1976 an die Bergischen Museumsbahnen (BMB) verkauft hatte, zurückgeholt. Zugleich begann man, in der Belegschaft um Freiwillige für die Aufarbeitung des Wagens zu werben.

Im Januar 1996 wurde eine Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft (VhAG) aus interessierten Betriebsangehörigen und Laien gegründet. Die Hoffnung, den alten Zweiachser womöglich noch im Jubiläumsjahr fahrbereit präsentieren zu können, erfüllte sich indes nicht. Sein Zustand war schlechter als anfangs angenommen, die jahrelange Abstellzeit – anfangs unter freiem Himmel – hatte ihm sehr zugesetzt. Als Ersatzteilspender traf am 11. November 1996 der Heidelberger KSW-Tw 59 in Bochum ein, und der heutige Museums-Tw 96 besteht im Wesentlichen aus dem Fahrgestell des Bochumer und dem Wagenkasten des Heidelberger Wagens. Erst am 25. November 1999 war seine Restaurierung vollendet. Zwei Tage später hatte er seinen ersten großen öffentlichen Auftritt, als die Innenstadtstrecke der Linie 310 in Witten nach einjähriger Sperrung mit einem Korso aus Museumsstraßenbahnen verschiedener Betriebe wiedereröffnet wurde. Er war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr der einzige historische Wagen der Bogestra. Bereits am 18. Mai 1998 war mit Tw 40 (anfangs noch unter der Arbeitswagen-Nummer 640) ein Vertreter der legendären Standardwagen als historischer Tw im beigem Ursprungslack fertiggestellt worden. Heute werden auch der Fahrschulwagen 620 (4x-ZR, Düwag 1968) und der Partywagen 88 (ex Tw 48, Düwag 1969) von der VhAG der Bogestra betreut.

Das Fahrtenprogramm der historischen Fahrzeuge kann sich sehen lassen: Stadtrundfahrten, Fahrten „auf Linie“ zwischen Gelsenkirchen und Essen, Pendelfahrten in der Vorweihnachtszeit und bestellte Sonderfahrten gehören dazu. Sie sind ein schönes Beispiel für Entwicklungen, die in den 1990er-Jahren ihren Anfang nahmen. STEFAN HINDER



Im Sommer 1994 war die Restlaufzeit der verbliebenen nicht-tunnelgängigen Standardwagen eher in Wochen als in Monaten zu zählen. Tw 6, der hier am 25. Juli 1994 auf der Linie 306 in Höhe des Bahnhofes Bochum-Hamme unterwegs ist, fuhr etwa einen Monat nach dieser Aufnahme zum letzten Mal. Der Straßenname Seilfahrt deutet auf die Bergbau-Tradition hin





Toronto 1986 – Straßenbahn im Umbruch

PCC und neue Vierachser ■ 1986 war die Stilllegungsgefahr für die Straßenbahn in Toronto längst gebannt. Für das noch immer umfangreiche Netz wurden neue Triebwagen beschafft, aber noch waren die altehrwürdigen PCC-Wagen unverzichtbar

Typisch Toronto: CLR-4166 ist auf der Brücke der Bathhurst Street unterwegs, die die umfangreichen Bahnanlagen des Bahnhofs Toronto überquert – im Hintergrund grüßt der CN-Tower

Die Geschichte der Straßenbahn in der mit heute 2,6 Millionen Einwohnern größten Stadt Kanadas reicht bis ins Jahr 1861 zurück, als in der Hauptstadt der Provinz Ontario eine erste Pferdebahnlinie eröffnet wurde. In den Folgejahren wurden mehrere Straßenbahnbetriebe zur Erschließung neuer Stadtteile eröffnet, ab 1992 wurde elektrifiziert. Aus den verschiedenen Vorgängergesellschaften entstand 1921 die TTC (Toronto Transportation Commission, ab 1954 Toronto Transit Commission), die bis 1927 alle anderen Straßenbahnbetriebe übernahm und noch heute besteht. Als Alleinstellungsmerkmal weist die Straßenbahn in Toronto eine Spurweite von 1.495 Millimetern auf. Angeblich war diese merkwürdige Spurweite gewählt worden, um ein „street running“ schwerer Eisenbahnfahrzeuge auf den Straßenbahngleisen zu verhindern, wie es in den USA oft üblich war.



Die Linie 504 von Dundas nach Broadview führt in ihrem westlichen Teil durch typische Vorstadt-Wohngebiete, hier mit PCC-Wagen 4478 ALLE AUFNAHMEN (JULI/AUGUST1986): MARTIN WELTNER

Fast nur Ost-West-Linien

Das Streckennetz der Straßenbahn in Toronto war bis 1986 – auch bedingt durch Stilllegungen dank des Baus von Subway-Linien – von einst 109 auf rund 70 Kilometer zusammengeschrumpft; auf denen verkehrten elf Linien, bis auf zwei Ausnahmen alles Ost-West-Verbindungen. Praktisch alle Strecken lagen im Straßenplanum, das sorgte für eine langsame Betriebsabwicklung und niedrige Reisegeschwindigkeiten. Da ferner nur Einrichtungswagen verkehrten, wiesen alle Linienendstellen Wendeschleifen auf. Es verkehrten nur Solo-Triebwagen, trotz offiziellem Taktverkehr oftmals in einem Pulk von zwei oder drei Triebwagen. Ab 1990 wurde die Straßenbahn weiter ausgebaut, unter anderem mit einer teilweise im Tunnel liegenden Strecke zum Ufer des Ontariosees sowie mit einer Stichstrecke zum Harbourfront, wobei die Gleise hier teilweise auf einem eigenen Bahnkörper liegen.

Einheitlicher Fuhrpark durch Peter Witt und PCC

Nach Gründung der TTC bemühte sich die Gesellschaft, den wenig homogenen Fahrzeugpark der Vorgängerbahnen zu erneuern und zu vereinheitlichen. Einheitswagen der 1920er- und 1930er-Jahre wurde der in Cleveland entwickelte vierachsige Peter-Witt-Wagen, der in verschiedenen Längen bei der Canadian Car and Foundry, der Ottawa Car Company und bei Brill bis 1923 in einer „Gesamtauflage“ von 575 Exemplaren beschafft wurde und eine rationellere Betriebsführung ermöglichte. Die letzten Peter-Witts fuhren im Plandienst bis Anfang der 1960er-Jahre, noch 1986 konnte ein „Large Witt“ im regelmäßigen Touristenverkehr beobachtet werden.

In einer zweiten Modernisierungswelle konnten die letzten Triebwagen der Vorgängerbahnen abgelöst werden: Ab 1938

Die Brücke der Bathhurst Street bietet nicht nur Blicke auf den Eisenbahnverkehr in Toronto, sondern wird auch von der Linie 511 befahren – hier mit dem CLRV-Erstling 4100 aus dem Jahre 1977

Auf der King Street ist der PCC-4336 unterwegs und passiert gerade die rechtwinklige Kreuzung mit der Bathhurst Street – solche Kreuzungen sind typisch für Toronto mit seinen Nord/Süd-und West/Ost-Verbindungen



Das aktuelle Streckennetz: Neu gegenüber 1986 ist unter anderem die Verbindung zur Union Station GRAFIK: TCC



Sehenswert ist das Interieur eines PCC-Wagens: Sitzteilung 1+2, Beleuchtung durch abgedeckte Glühlampen, Lüftungsöffnungen im Dach und die kleinen Kurbeln für die Fenster fallen auf



Die PCC sind typische Einrichtungswagen mit stromlinienförmig gestalteter Heckpartie. Wie üblich als Solowagen ist hier Tw 4393 unterwegs und fährt gerade durch Torontos China Town

Straßenbahn-Nostalgie anno 1986: Der Peter-Witt-Triebwagen 2424 ist in der Bathhurst Street als Sonderwagen unterwegs, dicht gefolgt von einem CLRV auf Linie 511 zum „Exhibition"-Ausstellungsgelände

lieferten die St. Louis Car Company und Canada Car and Foundry insgesamt 300 PCC-Wagen für Toronto aus, zeitgemäße Fahrzeuge mit Druckluftsteuerungen und -bremsen. Zwischen 1947 und 1951 wurden weitere 240 PCC-Wagen werksneu beschafft, jetzt elektrisch gesteuert und gebremst. In jene Zeit fällt auch das Massensterben der Straßenbahnbetriebe in den USA, wodurch nicht mehr benötigte Triebwagen zu Schleuderpreisen angeboten wurden. Die TTC griff hier beherzt zu und erwarb weitere 225 überzählige PCC-Wagen von verschiedenen US-Betrieben. Letztendlich verfügte die TTC über einen Fuhrpark von 745 PCC-Wagen, den größten auf dem amerikanischen Kontinent.

In den 1960er-Jahren mussten die ersten PCC der älteren Bauserien abgestellt werden, aber noch 1986 waren die rundlichen Vierachser ein alltäglicher Anblick auf fast allen Linien, erst nach Ablieferung aller Neubaufahrzeuge wurden die letzten PCC Mitte der 1990er-Jahre aus dem planmäßigen Dienst verabschiedet. Zwei Wagen sind für die beliebten Nostalgiefahrten heute noch betriebsfähig.

Die Neuen – wieder Vierachser

Nach dem zweiten Weltkrieg war auch das Straßenbahnnetz von Toronto in Gefahr. Doch im Gegensatz zu den amerikanischen Großstädten konnte sich die Buslobby nicht durchsetzen: 1972 wurde der Beschuss gefasst, das Straßenbahnnetz zu erhalten. Gleichzeitig stand eine Erneuerung des

Fahrzeugpark Toronto (1986)

Typ	Reihe	Baujahr	Nummern	Stückzahl	in Betrieb	Anmerkung
Large Witt	K-2	1921	2300-2498	100	1	Museums-Tw
Small Witt	P-1	1923	2700-2798	50	1	Museums-Tw
Small Witt	P-2	1923	2800-2998	50	1	Museums-Tw
CLRV	L-1	1977-1978	4000-4005	6	6	
CLRV	L-2	1979-1981	4010-4199	190	190	
ALRV	L-3	ab 1987	4200-4251	52	–	bestellt
PCC	A6	1947-1948	4300-4399	100	55	
PCC	A7	1949	4400-4499	100	33	
PCC	A8	1950-1951	4500-4549	50	33	



Ergänzt wird das umfangreiche Straßenbahnnetz nicht nur durch drei Subway-Linien und S-Bahn-Strecken von GO-Transit, sondern auch durch Trolleybusse



Nochmals die geschäftige Kreuzung King Street/Bathhurst Street mit zwei CLRV der Serienausführung

Fahrzeugparks an. Zum einen wurden die PCC-Wagen einer Verjüngungskur unterzogen, zum anderen war die Zeit reif für ein Ersatzfahrzeug: Der neue, wiederum vierachsige Hochflurwagen war ein wirklich internationales Projekt, da es in Nordamerika keinen Hersteller von Straßenbahnfahrzeugen mehr gab. Entwickelt wurde das Canadian Light Rail Vehicle (CLRV) von dem in erster Linie als Flugzeugbauer bekannten englischen Hersteller Hawker Siddeley zusammen mit der kanadischen Urban Transportation Development Corporation (UTDC), die heute Teil des Bombardier-Konzerns ist. Das 15 Meter lange LCRV ist ein Einrichtungsfahrzeug mit Stangenstromabnehmern. Die sechs Prototypen wurden 1977 bei SIG in der Schweiz gebaut, UTDC baute anschließend bis 1981 190 dieses Typs. Wie die PCC, so wurden und werden die UTDC stets allein eingesetzt, Traktionen oder Beiwagenbetrieb sind in Toronto nicht üblich.

Basierend auf dem LCRV beschaffte die TTC ab 1987 erstmals einen sechsachsigen Gelenkwagen, ALRV (Articulated Light Rail Vehicle), auch wieder ein „internationales“ Fahrzeug mit Drehgestellen und Gelenk von MAN und Endfertigung bei Hawker Siddeley Canada – 52 Exemplare waren 1986 bereits bestellt, aber noch nicht geliefert worden. Mittlerweile nähert sich die Zeit all dieser Fahrzeuge allerdings dem Ende, erste Flexity Outlook von Bombardier machen bereits die Straßen von Toronto unsicher …

Insofern lohnt die kanadische Metropole heute, rund 30 Jahre später, durchaus noch einen Besuch, will man den „Spuren“ des damaligen Betriebswesens folgen. Allerdings sollten Interessierte mit ihren Reiseplanungen (und der Reise selbst) nicht allzu lange warten.

MARTIN WELTNER

Das Museum – Halton County Radial Railway

Ganz dem Nahverkehr in Toronto und Umgebung hat sich das Museum „Halton County Radial Railway" bei Guelph, rund 40 Kilometer westlich von Toronto gelegen, verschrieben. Neben einem umfangreichen Fahrzeugpark, angefangen von Bussen, O-Bussen über Straßenbahnen, Subway-Triebzügen bis hin zu Lokomotiven elektrischer Vorortbahnen wird auch Fahrbetrieb angeboten: Hierfür steht ein rund zwei Kilometer langer Streckenabschnitt für eine 20-minütige Fahrt zur Verfügung. Mehr Infos über dieses sehenswerte Museum auf www.hcry.org

Viele Straßenbahnfahrzeuge aus Toronto fanden Unterschlupf bei der Halton County radial Railway, so auch der 1986 betriebsfähige Peter-Witt-Tw 2786





Kleingartenidyll, diesmal etwas anders: Einen Kleingarten im Stadtteil Hilbersdorf ziert dieses Teilstück des Chemnitzer Triebwagens 234 in Zweitbesetzung, das ein Straßenbahnfreund mühevoll aus Einzelteilen wieder aufbaute MANFRED BERGELT

Auferstanden aus Ruinen

Das Kappler Straßenbahnmuseum und das Eisenbahnmuseum in Hilbersdorf sind attraktive Ziele für Schienenverkehrsfreunde in Chemnitz. Doch es gibt noch andere, weitgehend unbekannte Attraktionen ganz in der Nähe des Sächsischen Eisenbahnmuseums

Wie schon in Heft 8/2013 berichtet, gibt es auch abseits des Kappler Straßenbahnmuseums noch Fahrzeugrelikte aus der Chemnitzer Schmalspurzeit. Neben dem bereits vorgestellten Tw 228" ist dies ein Fragment des ehemaligen Tw 234". Fragment deshalb, weil dieses Fahrzeug schon seit 25 Jahren nicht mehr „in Gänze" existiert. Der heutige Besitzer holte im Jahr 1989 sämtliche Einzelteile – also wirklich Holzsäule für Holzsäule und Blech für Blech – des bereits zerlegten Fahrzeugs im Betriebshof (Karl-Marx-Stadt-)Altendorf ab und baute die Teile auf einem Betonsockel, anstelle des originalen Rahmens, in seinem Gartengrundstück wieder auf. Der Wiederaufbau umfasst einen Führerstand, eine Tür- und die erste Sitzfensterpartie, woran sich eine konventionelle Gartenlaube anschließt. Auf dem Triebwagendach wurde ein Lyrabügel-Stromabnehmer angebracht, der bei Bedarf „aufgerüstet" werden kann. Das Fahrzeug befindet sich innerhalb der Gartensparte „Kleingartenverein Reichsbahn-Wohlfahrt e.V." im Stadtteil Hilbersdorf und ist von einem vorbeiführenden Fußweg aus gut einsehbar, nur wenige Gehminuten vom bekannten Sächsischen Eisenbahnmuseum im ehemaligen Bahnbetriebswerk Chemnitz-Hilbersdorf entfernt. MANFRED BERGELT

Technische Daten: Tw 234''/334

Baujahr:	1929
Hersteller:	Busch Bautzen/AEG
Sitz-/Stehplätze:	22 Quersitze/38
Länge uber Kupplung:	10.294 mm
Achs-/Drehzapfenabstand:	2.800 mm
Stundenleistung:	2 x 47,8 kW
Bremse:	Elektrische Kurzschlussbremse, Handbremse, Schienenbremse

Anmerkungen: 1975 Umnummerierung in 334, Ausmusterung 1988, die Nummer 234 ist eine Zweitbesetzung. Bereits 1908 wurde diese erstmals an einen Chemnitzer Triebwagen vergeben.



Der Bahnhof Weingarten

Oberschwabens einzige Tram ■ Jürgen Jaeschke stellt das dritte Straßenbahnmodul seiner für Ausstellungen gebauten H0/H0m-Anlage vor

Meine beiden Endmodule „Ingeingen" und „Michaelsthal" hat das SM schon vorgestellt (1/13 und 1/15). Jetzt ist das erste Zwischenmodul fertig. Praktischerweise hat es eine Ausweiche, damit Gegenverkehr durchgeführt werden kann. Natürlich sollte es sich wieder auf ein markantes Vorbild beziehen. Die Wahl fiel auf den Bahnhofsvorplatz von Weingarten der ehemaligen Straßenbahn Ravensburg – Weingarten – Baienfurt. Der einzigen Straßenbahn in Oberschwaben.

Die Württembergische Staatsbahn ließ Weingarten 1850 beim Bau der Hauptbahn von Heilbronn nach Friedrichshafen ohne Bahnanschluss links liegen. Zum Bau einer Zweigstrecke fand man eine private Möglichkeit in Form der Lokalbahn AG aus München (LAG). So konnte die meterspurige, dampfbetriebene, rund vier Kilometer lange Lokalbahn zwischen Ravensburg und Weingarten im Jahr 1888 eröffnet werden. Mit dem weiteren Wachsen von Weingarten war die Bahn hauptsächlich im Güterverkehr rasch an der Kapazitätsgrenze angelangt. Die nördlich gelegene Gemeinde Baienfurt wollte ebenfalls an diese Bahn angeschlossen werden. So entschied man sich bei der LAG zu einer großen Lösung des Problems. Die Strecke wurde 1910 zur Straßenbahn umkonzessioniert, elektrifiziert und nach Baienfurt verlängert. Für den Güterverkehr gab es nun auch einen Normalspuranschluss von Niederbiegen her,

Das Modul „Frankburg" ist das dritte Teilstück einer Ausstellungsanlage, das Jaeschke nach heimatlichen Motiven gebaut hat



Das normalspurige Eisenbahngleis mit den von einer Köf nach gezogenen Güterwaggon ist durch einen Zaun abgetrennt, wie auch der Bereich des Bahnhofsvorplatzes, wo keine Ladetätigkeit stattfindet. Zwei von der Straßenbahn genutzte Gleise enden an Prellböcken JÜRGEN JAESCHKE (10)

wofür in Weingarten ein Bahnhof gebaut wurde. 1938 kam mit der Verstaatlichung auch diese Bahn zur Deutschen Reichsbahn. Nach dem Zweiten Weltkrieg war sie dann die einzige Straßenbahn der Deutschen Bundesbahn.

Die Bahn verkehrte teilweise in eingleisiger Seitenlage auf der damals schon stark befahrenen Bundesstraße 30. Schwere Verkehrsunfälle in den Jahren 1957 und 1958 mit mehreren Toten und öffentlicher Druck führten 1959 trotz der hohen Fahrgastzahlen zur Stilllegung der Überlandstraßenbahn. Der heute verkehrende Stadtbusverkehr mit seinem hohen Fahrgastaufkommen wird von der DB-Tochter RAB betrieben.

Die Anlagen des Bahnhofes in Weingarten entstanden um 1910 bei den Umbaumaßnahmen durch die LAG. Auf der Bahnsteigseite befanden sich die normalspurigen Gleise, die von Niederbiegen kommend hier endeten. Sie dienten überwiegend dem Güterverkehr. Der Bahnhofsvorplatz wurde durch die Straßenbahnhaltestelle geprägt.

Auch bei diesem Modul verzichtete ich auf den sklavischen Nachbau des Vorbildes. Wichtig war es mir, die Atmosphäre des Vorbilds rüberzubringen. Die Bahnhofsbezeichnung „Frankburg“ bezieht sich auf den Namen meines Sohnes. Als Basis für die gebaute Anlage dienten Aluminiumprofile mit aufgeschraubter, zehn Millimeter starker Holzplatte. Ich habe das ähnlich aussehende Kibri-Modell „Kottenforst“ verwendet. Als zweites größeres Gebäude stellte ich das Kibri-Postamt „Munderkingen“ daneben.

Pflaster kam erst später

Es dürfte bei einer Modellbahn nur selten vorkommen, dass am Bahnhofsgebäude keine Gleise auf der Bahnseite liegen. Ich habe lediglich den Vorplatz nachgebildet. Das Gebäude liegt am Rand der Anlage. Die Schienen auf dem Vorplatz sind eingeschottert, wie vor der Modernisierung durch die Bundesbahn. Erst in den 1950er-Jahren wurde dieser Bereich trammäßig eingepflastert. Wie beim Vorbild gibt es Schienen in Normal- und Meterspur. Das mittlere Gleis ist als Dreischienengleis ausgeführt. Das Normalspurgleis ist das Ladegleis für den Waggonladungsverkehr. Beim Vorbild führte dieses Gleis noch weiter in ein Fabrikgelände. Die Schienen im Straßenbereich stammen von Luna, sie dienen auch als Übergänge zu den Nachbarmodulen. Die H0m-Schienen und die Dreischienengleise kommen von Tillig, die H0-Gleise von Roco. An beiden Modulenden gibt es Bahnübergänge für den Straßenver-

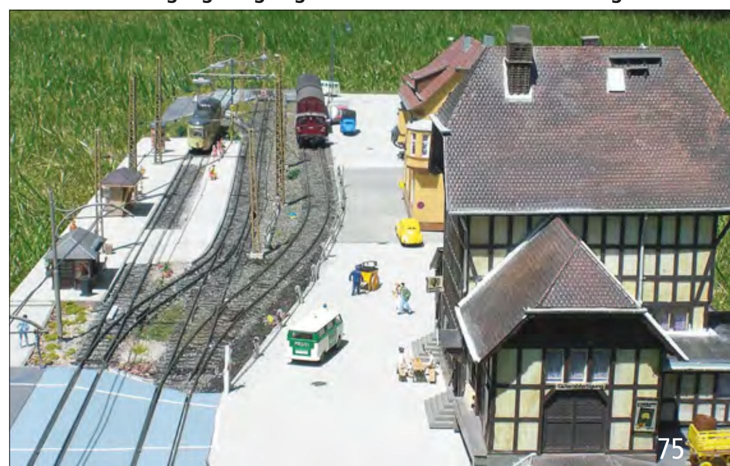


An diesem Modul ist ungewöhnlich, dass der Bahnhofsplatz nachgebildet wurde, die Gleisanlagen auf der Bahnsteigseite aber völlig fehlen

Jaeschke war es wichtig, die Atmosphäre des Weingartener Vorbilds glaubhaft einzufangen, ohne dabei das Orignal 100-prozentig zu kopieren



An beiden Enden des Moduls sind die Anschlüsse zu anderen Anlagenteilen als Bahnübergänge angelegt. Hier wurden Luna-Gleise verlegt





Das eingeschotterte normalspurige Gleismaterial kommt von Roco. Aus Tilligs Programm stammt das schmalspurige und das Dreischienengleis

Insgesamt hat Jaeschke vier Weichen auf seinem neuen Modul eingebaut: zwei in H0m, eine in H0 sowie eine Dreischienenweiche für H0/H0m. Zusätzlich gibt es eine Einfädelung in H0/H0m

kehr. Ein Übergang weist zwei Gleise in unterschiedlichen Spurweiten auf, der andere ist der Beginn der Strecke auf der Straße. Die Schienen sind mit Asoa-Schotter aufgefüllt. Die funktionsfähige Oberleitung besteht aus Masten von Viessmann und Sommerfeldt. Teilweise habe ich TT-Masten verwendet. Wegen der Funktionsfähigkeit und der Robustheit ist wieder 0,7-mm-Fahrdraht verbaut worden. Die Weichen werden von Conrad-Antrieben geschaltet.
Mit meinen drei Modulen habe ich bereits eine Modellbahnausstellung besucht. Je ein Bedienplatz an jeder Streckenseite ermöglicht es zwei Personen, die Komplettanlage bis zu den beiden Endstationen zu steuern und so einen interessanten Betrieb darzustellen. Dies fand beim Publikum sehr guten Zuspruch. Durch Halteabschnitte kann eine Zugkreuzung durchgeführt werden. Eine Zuschaltung für den H0-Bereich ermöglicht es außerdem, mit einer Köf im Normalspurbereich einen Güterwagen abzustellen bzw. abzuholen.

Normalspur wird verlängert

Ein neues Anlagenteil, das die Fahrstrecke verlängert, ist bereits im Bau. Ich habe auch noch genügend Ideen für weitere Module. Selbstverständlich soll es zusätzlich ein Teilstück geben, auf dem das Normalspurgleis verlängert wird, denn ich wurde schon häufig gefragt, warum es so abrupt am Anlagenrand enden würde.
Zum Schutz vor Staub und vor Beschädigungen habe ich auch für das Frankburg-Modul wieder eine Holzabdeckung angefertigt. Sie entstand auch diesmal aus Sperrholz. Der aus Plexiglas gefertigte Deckel ermöglicht es, dass das Modul auch mit aufgesetzter Abdeckung angeschaut werden kann. JÜRGEN JAESCHKE

Der Erbauer

Jürgen Jaeschke ist spätestens seit dem Ende der Straßenbahn in seiner Heimatstadt Esslingen richtig trambegeistert. Der 57-jährige Kaufmann besucht auch Betriebe und fotografiert.



Das Straßenbahnmodul „Frankburg" ist 160 cm lang und 45 cm breit. Von Jürgen Jaeschkes Vorbildbahnhof Weingarten ist heute nur noch das renovierungsbedürftige Bahnhofsgebäude vorhanden. Wo früher die Straßenbahnschienen lagen, befindet sich jetzt eine große asphaltierte Fläche



Neuigkeiten & Neuheiten

TLRS: Modelle, die am Küchentisch entstanden

■ Das Thema für die diesjährige Modellstraßenbahn-Veranstaltung der deutschsprachigen Gruppe der „Tramway and Light Railway Society“ (TLRS) in Nürnberg steht jetzt fest – es geht um „Kuriositäten vom Küchentisch und Selbstgebautes aus vergangener Zeit“. Hobbyfreunde stellen am ersten Wochenende im Februar (6. und 7., 10 bis 17 Uhr) im historischen Straßenbahndepot St. Peter an der Schloßstraße ihre Schätze vor. Zusätzlich werden vier Straßenbahnanlagen und auch Modelle von Kleinherstellern gezeigt. Aus Schweden hat sich Hans Josefson von Swedtram angesagt. Rolf Hafke bringt Teile seines großen Angebots an Literatur und Trammodellen aus Köln mit. JOG

Kinderschätze in der Buga-Tram

■ Die Bundesgartenschau 2015 ist zwar schon lange vorbei, aber nicht für die „Freunde der Brandenburger Straßenbahn“. Sie haben einen Bastelbogen des KTNF6D, Nr. 181, der Verkehrsbetriebe Brandenburg mit Vollwerbung in H0 herausgebracht, dessen Vorbild für die Buga Reklame fuhr. Von dem Fahrzeug gibt's auch einen weiteren Kartonbogen, aus dem Kinder sich eine Schatztruhe (Foto) basteln können. Die Bogen gibt's beim Verein für zwei und vier Euro plus Versand. Kontakt über die Facebookseite. JOG

UWE ROLOFF

Halling-Modelle: Höhere Preise, aber jetzt auch Verkauf direkt im Werk



Rudolf Neumann ist der neue Halling-Eigentümer

■ Nachdem Leopold Halling seine Firma verkauft hat, geht die Verflechtung mit Ferro-Train voran; in den Produktionsräumen von Halling wurde ein Lager für die Metallmodelle von Ferro-Train und ein gemeinsamer Verkaufsraum eingerichtet. Die Firma Halling gehört jetzt aber nicht zu Ferro-Train, sondern Rudolf Neumann, dem Geschäftsführer beider Unternehmen. Eine erste Maßnahme des neuen Chefs ist eine Preiserhöhung für Halling-Modelle um gut acht Prozent. Damit soll wieder kostendeckend produziert werden. JOG

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu „Zurück an die Spitze?" (SM 03/2015)

Combinos in Bern

In Sachen Siemens sei noch erwähnt, dass die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern „Bern Mobil" seit 2010 eine beachtliche Flotte von 36 Siemens-Combino betreiben. Dieser formschöne Fahrzeugtyp ist das Rückgrat der Flotte von 48 Straßenbahnzügen. Sie prägen das Stadtbild und sind bei den Fahrgästen sehr beliebt. 29 dieser Züge sind siebenteilig, die restlichen sieben fünfteilig. Dies nur als Ergänzung zum Artikel.

Dr. Max R. Jaisli, Bern



Zufrieden ist man in Biel mit dem Combinos von Siemens, hier ein Siebenteiler am Bärenplatz im Einsatz auf der Linie 9 ROBERT SCHREMPF

Zu „Essener Schüttelrutschen" (SM 05/2015)

Gar nicht so schlecht

Ich bin oft mit den Essener Schüttelrutschen gefahren, deren Laufkultur ich gar nicht so schlecht fand. Es waren halt Zweiachser, deren Fahrkomfort irgendwie im Gegensatz zum eleganten Äußeren stand. Aber kommen Sie mal nach Düsseldorf und fahren Sie mit den NF6- und NF8-Wagen, deren Lauf noch viel schlechter ist. Es rumpelt und kracht, in der Kurve werden Sie fast vom Sitz geschleudert, da die Antriebsgelenke nur anlenken. Ich komme als Straßenbahnfreund viel herum, aber diese Wagen sind die schlechtesten, die ich kenne.

Rolf-H. Senkpiel, Düsseldorf



„Rumpeln und Krachen" meint Rolf-H. Senkpiel zum Fahrverhalten der Düsseldorfer NF6-Wagen MICHAEL BEITELSMANN

Zu „Arbeitstiere für Frankfurt" (SM 12/2015)

Hervorragende Fahrzeuge

Vielen Dank für den ausführlichen Artikel über die Frankfurter U3, vor allem auch für die Zeichnungen. Endlich werden diese hervorragenden Fahrzeuge einmal gewürdigt, die sich offensichtlich im oberirdischen als auch im unterirdischen Bereich bewährt haben.

Uwe Schlüter, Hildesheim

Zu „Schrumpfkur für Mülheims Straßenbahn" (SM 12/2015)

Kaputtsparen

Wieder einmal ein Beispiel mehr, wie man systematisch einen florierenden Straßenbahnbetrieb durch geschickt angesetzte Einsparungen bzw. unterlassene Investitionen in bestehende Linien kaputtsparen kann.

Uwe Schlüter, Hildesheim

Zu „Bye, bye Beiwagen" (SM 12/2015)

Sinnvolle Weiternutzung

Dieser Artikel zeigt einmal mehr auf eindringliche Weise, dass man Beiwagen nach deren Nutzungszeit in Deutschland nicht immer verschrotten muss, sondern diese Fahrzeuge wunderbar im Ausland weiter einsetzen kann, sofern sie technisch noch intakt sind.

Uwe Schlüter, Hildesheim

Zu „Erinnerungen an die Gitterrompel" (SM 12/2015)

Liebenswerte Bahn

Vielen Dank für den ausführlichen Artikel über die elektrische Schmalspurbahn Klingenthal-Sachsenberg – Georgenthal: Eine hervorragende Geschichte über einen kleinen, aber feinen Kleinbahnbetrieb mit Straßenfahrzeugen – da stört es auch in keinster Weise, dass die Bahn nur

Fulminanter Bildband über die Kopenhagener Straßenbahn erschienen

Als im Jahr 1960 die ersten von insgesamt 100 modernen Düwag-Gelenkzügen an die Kopenhagener Straßenbahn geliefert wurden, schien deren Zukunft gesichert. Diese Modernisierung des Wagenparks wurde nach erfolgreichem Praxistest mit einem Fahrzeug der Rheinischen Bahngesellschaft eingeleitet, das heute dem Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm gehört. Allerdings währte die Freude nicht lange: Obwohl sich „Fräulein Düsseldorf“, wie die neuen Wagen liebevoll genannt wurden, großer Beliebtheit erfreute, wurde schon 1965 die schrittweise Einstellung der Straßenbahn beschlossen. Das führte zu der kuriosen Situation, dass das letzte Neubaufahrzeug 1968 ausgeliefert wurde, aber schon 1969 die ersten Wagen nach Alexandria verschifft wurden, wohin bis 1972 auch fast alle anderen Neubaufahrzeuge gelangten. An seiner Kritik an dieser Entscheidung macht Flemming Søeborg in seinem Buch keinen Hehl. Da es den dänischen Straßenbahnfreunden der SHS gelungen ist, im Jahr 2001 zwei der Gelenkzüge aus Alexandria zurückzuholen, die in Skjoldenæsholm restauriert werden, ist aber die Hoffnung des Verfassers nicht unberechtigt, dass diese in Zukunft gelegentlich auf der geplanten Stadtbahn im Kopenhagener Umland eingesetzt werden könnten.

Der Aufbau des Buches mit einer Mischung von chronologischen und thematischen Kapiteln sowie persönlichen Tram-Erinnerungen ist etwas eigenwillig. Dazu gibt es als „Bonusmaterial“ zwei Schlusskapitel über die beiden anderen dänischen Städte, in denen bis 1952 (Odense) bzw. 1971 (Århus) ebenfalls Straßenbahnen verkehrten. Während Freunde von Fahrzeuglisten sowie systematischen Streckenbeschreibungen weniger auf ihre Kosten kommen, liegt die absolute Stärke des Buches in den wunderschönen, überwiegend großformatigen Abbildungen mit ihren ausführlichen Bildunterschriften. Von der Pferdestraßenbahn bis zu den aufgereihten Düwag-Fahrzeugen vor dem Abtransport im Kopenhagener Freihafen werden alle Epochen der Kopenhagener Tramhistorie dokumentiert. Die eindrucksvollen Aufnahmen begeistern und zeigen, wie harmonisch sich die Straßenbahn in das Kopenhagener Stadtbild mit seinen häufig großzügigen Straßenräumen eingefügt hat. Deswegen ist der Band auch für diejenigen Freunde der Kopenhagener Straßenbahn, die nicht der dänischen Sprache mächtig sind, absolut empfehlenswert! AXEL PRIEBS

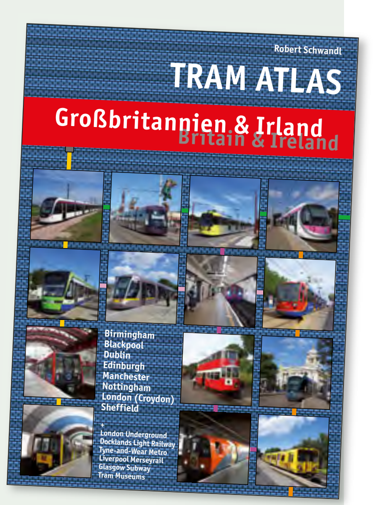


Flemming Søeborg: Der kommer altid en sporvogn. Gyldendal Fakta, Kopenhagen 2015, ISBN 978-87-02-18020-6, 311 Seiten, Preis dkr 399,95 (€ 53,60)

Wegweiser zu den Straßenbahnen „auf den Inseln“

Die Renaissance der Straßenbahn machte auch vor den britischen Inseln nicht halt, wenngleich hier nicht so viele neue Betriebe wie z.B. in Frankreich oder in Spanien eröffnet wurden. Der reichhaltig illustrierte, zweisprachige (deutsch/englisch) Atlas stellt alle Straßenbahn- und U-Bahn-Betriebe in Großbritannien und in Irland in alphabetischer Reihenfolge vor und ist weitgehend eine Neuauflage des Buchs „Metros in Britain" aus dem Jahr 2006. Seither entstand in Edinburgh eine neue Straßenbahn und auch Dublin ist nun dabei, so dass sich der Schwerpunkt des Atlasses in Richtung Straßenbahn verschoben hat. Kurz und knapp, dabei aber informativ und komprimiert, erfährt die Leserin/der Leser etwas zur geografischen Lage der jeweiligen Betriebe und erhält Hinweise zu den Tarifsystemen, bevor es mit der Betriebsgeschichte und den technischen Besonderheiten weitergeht. Die bekannten Schwandlschen Karten beeindrucken durch ihre leichte Lesbarkeit, in denen in absehbarer Zeit zu erwartende Neubaustrecken ebenso wie der im Jahr 2017 zu eröffnende Tram-Train von Sheffield nach Rotherham berücksichtigt wurden. Neben den Straßenbahnen und U-Bahnen werden außerdem alle S-Bahnnetze und sonstige in Städten verkehrende, schienengebundene Verkehrsmittel vorgestellt, ergänzt durch ein Leckerbissen-Kapitel über Straßenbahnmuseen und Nostalgiebahnen. Es sei erwähnt, dass, entsprechend der enormen Ausdehnung des Netzes, allein 60 Seiten des Werks den sehr vielfältigen und interessanten Londoner Schnellbahnen gewidmet sind. Die Fotos sind von sehr guter Qualität und überwiegend hochaktuell; die Motiv-, die Blickwinkel- und die Detailaufnahmenauswahl sind abwechslungsreich und machen Lust, auf Streckenbereisung zu gehen. Die Netzpläne mit allen Haltestellen bestechen durch ihre Übersichtlichkeit und werden durch sehr detaillierte Innenstadtgleispläne ergänzt, die keine Wünsche offen lassen. Hervorzuheben sind außerdem die Tabellen mit den Eröffnungsdaten der einzelnen Streckenabschnitte und die Fahrzeugtabellen, die sich bei allen Betrieben finden.

Kurzum: In sehr bewährter Robert-Schwandl-Qualität liegt mit diesem Werk ein übersichtliches Kompendium über den elektrischen Nahverkehr der britischen Inseln vor. Für Nahverkehrsfreunde unbedingt empfehlenswert, wer dorthin reist, sollte den hochinformativen Atlas griffbereit mitführen! BERNHARD KUSSMAGK



Robert Schwandl: Tram Atlas Großbritannien & Irland, 1. Auflage 2015, 160 Seiten, DIN A5 Hochformat, broschiert, etwa 310 Farbaufnahmen, 23 Karten, Robert Schwandl Verlag, Berlin 2015, ISBN 978-3-936573-45-9, 19,50 Euro

in Schwarzweiß-Aufnahmen gewürdigt wurde. Erinnerungen an die Bahn kamen auf, als ich vor ein paar Jahren im Tw 3 der Kirnitzschtalbahn, dem ehemaligen ET 198 05 der „Gitterrompel“, von Bad Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall und zurück gefahren bin. Uwe Schlüter

Zu „Ächzender Gigant“ (SM 01/1016)

Anderer Schleifwagen

■ In dem interessanten Artikel über die Probleme in Leipzig sind mir zwei Fehler aufgefallen. Zum einen zeigt das Bild auf Seite 20 oben einen Tatra-Großzug. Zum zweiten, auf Seite 20 unten rechts, passt die Bildunterschrift nicht zum abgebildeten Schienenschleifwagen: Das Fahrzeug 5092 entstand 2009 aus dem Versuchswagen 5050/001, welcher im Jahr 2002 aus dem Tatra-Triebwagen 2017 (ex 1808) umgebaut wurde. Das Baujahr des Fahrzeugs ist 1976, es stammt von CKD in Prag. Im Regelfall kommt der Triebwagen Heck an Heck mit dem Triebwagen 5091 zum Einsatz, zusammen bilden beide dann den Schienenschleifzug. Die Schleifdrehgestelle (jeder Triebwagen besitzt eins) wurden damals vom GVB Gera hergestellt, die mit dem Wagen 106 ein ähnliches Fahrzeug erfolgreich im Einsatz haben.

Tony Laake, Leipzig

Zu „Meilensteine aus Düsseldorf“ (SM 01/2016)

Breitere Beiwagen

■ In Ihrem Artikel zu den DÜWAG-Großraumwagen hat sich in die Tabelle der Beiwagen auf Seite 53 ein Fehler eingeschlichen: Die Frankfurter Beiwagen 1801 – 1826 der Baureihe „m“ sind wie die dazugehörigen „M“-Triebwagen nicht 2,20 Meter breit, sondern 2,35 Meter. Deshalb gab es auch nie die Kombination von L-Triebwagen (2,20m breit) mit m-Beiwagen, obwohl dies technisch problemlos möglich gewesen wäre. Die Zusammenstellung M-l war dagegen regelmäßig im Einsatz. Die Wagen 1201 – 1242 (inkl. der beiden Prototypen 1201 + 1202) gehörten zur Reihe „l“, die Wagen 1801 – 1826 zur Reihe „m“.

Bertram Barten, Frankfurt (Main)

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

6. Februar, Dresden: Führungen durch das Straßenbahnmuseum Dresden von 10 bis 16 Uhr. Besichtigung der Museumshallen, des Werkstattbereichs und der historischen Wagen. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

7. Februar, Nürnberg: Museums-Öffnungstag im historischen Straßenbahndepot St. Peter sowie Fahrten mit der historischen Burgringlinie 15 (Abfahrt ab St. Peter stündlich von 9:55 bis 16:55 Uhr, ab Hbf. von 10:30 bis 16:30 Uhr). Auch das „Straßaboh-Cafe" im Museum hat geöffnet. Info: www.sfnbg.de

7., 14., 21. und 28. Februar, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Fahrbetrieb mit der Straßenbahn-Oldtimerlinie 21 und der Oldtimer-Buslinie 23E. Sonderausstellung „Elektrisch soll es besser gahn …" zur Umstellung der Stuttgarter Straßenbahnen von Pferdebahn- auf elektrischen Betrieb vor 120 Jahren. Weitere Infos siehe www.shb-ev.info

10.-17. Februar, Mallorca: Gruppenreise per Bahn von Deutschland durch Frankreich nach Barcelona, u.a. Fahrten mit den Bahnen auf Mallorca, umfangreiches Besichtigungs- und Rahmenprogramm.
Info: www.dgeg.de

21. Februar, Dortmund: Das Nahverkehrsmuseum Bahnhof-Mooskamp hat von 12 bis 17 Uhr geöffnet. Speisen und Getränke sind erhältlich, es findet aber kein Fahrbetrieb statt. Vorschau: Am 1. Mai wird „15 Jahre Bahnhof Mooskamp" mit einem Sonderprogramm gefeiert: In der Zeit zwischen 11 und 18 Uhr öffnet der Museumsbetriebshof seine Pforten. Neben dem obligatorischen Fahrbetrieb mit Dortmunder Oldtimerbahnen über die Museumsstrecke und Führungen durch 135 Jahre bewegter Nahverkehrsgeschichte gibt es unter anderem Pferdebahnfahrten wie „Anno dazumal" auf dem Betriebshof Mooskamp in Nette Info: www.bahnhof-mooskamp.de

5. März, Naumburg: Der Verein Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V. wird auch 2016 von März bis Oktober jeden Sonnabend eine öffentliche Führung durch das historische Depotgebäude der Naumburger Straßenbahn organisieren. Info: www.naumburger-strassenbahn.de

27. März, Sehnde-Wehmingen: Am 27. März eröffnet das Hannoversche Straßenbahn-Museum nach der Winterpause wieder seine Tore. Bis zum 30. Oktober hat es an allen Sonn- und Feiertagen sowie am Sonntag, 11.12.2016 (Nikolausfahrten) jeweils von 11:00 bis 17:00 Uhr geöffnet. Im Eintrittspreis ist eine Fahrt mit einer Straßenbahn (Rundkurs oder Außenstrecke, Streckenlänge jeweils ca. 2,4 km) enthalten. Die Außenstrecke durch die Feldmark soll 2016 bis zum Hildesheimer Stichkanal weitergebaut werden.
Info: www.tram-museum.de

02. April, Augsburg: Erste öffentliche Rundfahrten der Saison mit dem KSW 506 durch Augsburg, drei Abfahrten zwischen 14.05 und 16.05 Uhr. Info:www.f-d-a-s.de

9. und 10. April, Dresden: Frühjahrseröffnungstage im Straßenbahnmuseum Dresden, jeweils von 10 bis 17 Uhr. Neben den üblichen Besichtigungen der Museumshallen, des Werkstattbereiches und der historischen Wagen werden Rundfahrten mit historischen Bahnen angeboten. Info: www.strassenbahnmuseum-dresden.de

10. April, Kohlfurth: Erster Betriebstag bei der Bergischen Museumsbahn. Trotz der Metalldiebstähle und Beschädigungen vom Herbst 2015 soll die gesamte Strecke von Kohlfurth nach Wuppertal-Cronenberg wieder befahrbar sein. Weitere Fahrtermine sind noch nicht bekannt.
Info: www.bmb-wuppertal.de

17. April, Hamburg: Die Frühjahrs-Studienfahrt des Vereins Verkehrsamateure und Museumsbahn Hamburg (VVM) führt zur Bogestra nach Bochum und Gelsenkirchen mit Anreise per Bahn von Hamburg. Zum Einsatz kommen drei historische Triebwagen, mit denen die wesentlichen Teile des umfangreichen Netzes befahren werden.
Infos: www.vvm-museumsbahn.de

15. Mai, Leipzig: Während der Saison 2016 kann der „Historische Straßenbahnhof Leipzig-Möckern" von Mai bis September an jedem 3. Sonntag jeweils von 10 bis 17 Uhr besucht werden. Stündlich verkehrt ein Zubringerverkehr mit historischen Wagen (als Linie 29E).
Info: www.strassenbahnmuseum.de



In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 2
Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30 · Buchhandlung Karl Kersting, 58095 Hagen, Bergstraße 78

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien
ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande
van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluizeweg 474

Nummer 316 • 2/2016 • Februar • 47. Jahrgang

STRASSENBAHN MAGAZIN
▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte
www.strassenbahn-magazin.de

Redaktionsanschrift:
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · D-80702 München
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720
Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700
redaktion@strassenbahn-magazin.de

Chefredakteur: Michael Hofbauer

Verantw. Redakteur:
Martin Weltner (martin.weltner@geramond.de)

Redaktion:
Michael Sperl, Florian Dürr, André Marks

Redaktion Straßenbahn im Modell:
Jens-Olaf Griese-Bandelow,
jobandelow@geramond.de

Ständige Mitarbeiter:
Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glembotzky, Hans Immer, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Christian Lücker, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf

Redaktionsassistenz: Brigitte Stuiber

ABO–HOTLINE
Leserservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)
leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:
Thomas Perskowitz
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:
Selma Tegethoff
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.528
selma.tegethoff@verlagshaus.de

Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
anzeigen@verlagshaus.de
www.verlagshaus-media.de
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016

Layout: Karin Vierheller
Litho: Cromika, Verona
Druck: PHOENIX PRINT, Würzburg
Verlag:



GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung:
Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:
Andreas Thorey

Herstellungsleitung:
Nils Schleusner

Vertriebsleitung:
Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Handel:
MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

BAHN EXTRA LOK Magazin
AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL
SCHIFF CLASSIC MODELLFAN
MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ
FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A), sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto; Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt beim Verlag.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner; verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infanteriestr. 11a, 80797 München.

ISSN 0340-7071 • 10815

GERANOVA BRUCKMANN VERLAGSHAUS



CHRISTIAN LÜCKER

Mülheim braucht keine Gebrauchten mehr

Die Mülheimer Verkehrs-Gesellschaft (MVG) räumt im Wagenpark auf – Bereits Ende November 2015 sind die letzten gebrauchten M-Wagen aus Essen und Bochum still und leise ausgemustert worden. Dass zuletzt überhaupt noch vier M6S-Triebwagen aus Bochum übernommen wurden, ist einem kuriosen Umstand geschuldet

Weitere Themen der kommenden Ausgabe

Brandenburgs Kleinbetriebe: löst Kooperation die Probleme?

Sechs von sieben Straßenbahnbetrieben im Bundesland Brandenburg fallen heute in die Kategorie Kleinbetriebe, bedienen sie doch Städte mit unter 100.000 Einwohnern. Wie sieht die Zukunft der Straßenbahn in den den drei ganz kleinen Betrieben im Weichbild Berlins und die in Mittelstädten wie Frankfurt an der Oder, Brandenburg oder Cottbus aus? Lösen Kooperationen zwischen den Verkehrsbetrieben die Probleme oder bleiben die Betriebe auf sich selbst gestellt und müssen sich selbst helfen?

Wiener Betriebshöfe

Startschuss für eine neue Serie: Wir stellen die Betriebshöfe der Wiener Straßenbahn vor, des heute fünftgrößten Straßenbahnnetzes der Welt. Gegenwärtig werden zehn Betriebshöfe genutzt, wir stellen diese sowie zahlreiche der längst eingestellten Anlagen von Heft zu Heft vor.





Bielefeld: Doppelter Abschied

Schon Ende 1987 wurde die letzte Bielefelder Straßenbahnlinie auf Stadtbahnbetrieb umgestellt. Doch den Verkehrsbetrieben gelang es nur in Einzelfällen, die nicht mehr benötigten DÜWAG-Einrichtungswagen zu verkaufen. So blieben sie abgestellt oder kamen gelegentlich als E-Wagen zum Einsatz. Im Herbst 1990 erwachten die wenigen vorhandenen Wagen noch einmal zum Leben, als Mangel an M8C-Wagen herrschte und die letzten DÜWAG-Sechs- und Achtachser wieder auf die Strecke geschickt wurden – wir erinnern an diese Einsätze, die bis April 1991 währten.



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser

Ende gut …?

Zukunftsperspektive

Die Wuppertaler Stadtwerke erneuern derzeit den Fahrzeugpark ihrer Schwebebahn. Insgesamt 21 alte Schwebebahnwagen hat das Unternehmen zum Verkauf angeboten. Die Fahrzeuge verkaufen sich nicht wie geschnitten Brot. Dennoch erstaunt, dass Ende 2015 bereits zwölf alte Schwebebahnen einer neuen Nutzung entgegen blicken – unter anderem in Köln, Hattingen und Bielefeld. Doch auch in der Stadt selbst bleiben einige Waggons erhalten. Vor einer Wuppertaler Klinik soll ein Wagen künftig als Café genutzt werden. Ein Unternehmen im Stadtteil Croneberg beabsichtigt, eine Schwebebahn gemeinsam mit einer Bahnhofsszenerie auf ihrem Firmengelände aufzustellen – inklusive einem Gestell, an dem der Wagen aufgehängt „schweben" kann. Ein Privatmann will eine Schwebebahn in seinem Garten aufstellen, wo sie auch von Nachbarn genutzt werden soll. Eine ganz besondere Nutzung schwebt dem Fußballclub „Breite Burschen" vor. Die Kicker erwarben einen Waggon, der künftig Zuschauern einen Blick von erhöhter Position auf den Platz im Stadtteil Barmen ermöglicht. Die Wuppertaler haben ein Herz für ihr einzigartiges Verkehrsmittel. Die kreativen Nachnutzungen zeigen: Es gibt auch andere Wege, als zu verschrotten. FD

Plus Geschenk Ihrer Wahl: z.B. DVD »Trams im Wirtschaftswunderland«



DAS STRASSENBAHN MAGAZIN 03/2016 erscheint am **19. Februar 2016**

… oder schon **2 Tage früher** mit bis zu **36 % Preisvorteil** und **Geschenk-Prämie!** Jetzt sichern unter **www.strassenbahn-magazin.de**



Das besondere Bild

Der Berliner Bahnhof Zoo im Jahre 1943: Hier herrschte noch reger Umsteigeverkehr zwischen den Verkehrsträgern. Der Bahnhof mit seiner markanten Halle diente dem Nah- und Fernreiseverkehr, und unten bot die Straßenbahn den passenden Anschluss: Ein Zug der Linie 6, die unter anderem den Alexanderplatz bedient, wird rege von Fahrgästen frequentiert. Zugleich strömen Reisende in die Katakomben der U-Bahn, einem weiteren bedeutenden Verkehrsmittel jener Zeit.

Foto: Slg. Reinhard Schulz

Alle Messe-Highlights

schon am 5. Februar an Ihrem Kiosk!



Alba Publikation GmbH & Co. KG, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Jetzt am Kiosk oder gleich bestellen unter
www.eisenbahnmagazin.de